LE ASSICURAZIONI MARITTIME A TRIESTE ED IL CENTRO DI RIUNIONE DEGLI ASSICURATORI.

FRANCESCO BASILIO.

FRANCESCO BASILIO

LE SSICURAZIONI MARITTIME A TRIESTE

ED IL

CENTRO DI RIUNIONE DEGLI ASSICURATORI

TRIESTE
TIPOGRAFIA LLOYD
1911.

ALLA

VENERATA MEMORIA

DI

FILIPPO ARTELLI

Ben a ragione l'illustre storico nostro Jacopo Cavalli accennava, in un recente suo prezioso libro (Commercio e vita privata a Trieste nel 1400), che alla conoscenza del commercio antico possono contribuire gli archivî privati.

Tale verità, anche da noi riconosciuta, c'indusse appunto alla compilazione del modesto lavoro, destinato a far conoscere un materiale interessante e nuovo per la storia del nostro commercio e della nostra navigazione e che proviene, per la massima parte, dall'archivio del Centro di riunione degli assicuratori marittimi: materiale, fortunatamente, non ancora andato disperso.

Giova per tanto avvertire chi avrà la pazienza di leggerci, che ove nel corso del libro non vi ha richiamo a fonte speciale, tutto ciò che troverà segnato fra due virgolette, è desunto dagli atti dell'archivio citato.

Vive grazie rendiamo ad Attilio Hortis ed a Camillo De Franceschi, ai prof. Alberto Puschi, Piero Sticotti e Guido Costantini, al cav. Giov. de Scaramangà, al dott. Arnoldo de Frigyessy, al nestore degli assicuratori marittimi di Marsiglia Charles Vincens ed a quanti altri vollero, col consiglio e col mettere a nostra disposizione documenti e cimelî preziosi, renderci possibile l'ampliamento di questo studio.

F. B.

I.

SGUARDO RETROSPETTIVO

Alcune fonti per la storia delle assicurazioni marittime — L' origine storica delle assicurazioni marittime — I documenti che ne attestano la conoscenza e l' esistenza antica — Le condizioni del commercio nel Trecento e nel Quattrocento — Gli esuli toscani e la casa Bardi — Un documento importante — Le più antiche formule di polizza che si conoscano — L' evoluzione del contratto di assicurazione — „Le Guidon de la Mer" — L' assicurazione indipendente dalla nazionalità — La celebre ordinanza francese del 1681 — Un grande ministro — L' Inghilterra si adatta all' innovazione — Lord Mansfield — L' antica polizza di sicurtà inglese — Tenacità del popolo britannico — Venezia — Il vessillo di S. Marco.

I.

Con la guida del celebre libro del Pardessus [1]) e di quello dell' avvocato Ascanio Baldasseroni, [2]) e coll' aiuto delle altre numerose opere che dopo di quelle vennero pubblicate e specialmente sulla scorta delle più recenti del Sacerdoti, [3]) del cav. Enrico Bensa, [4]) dell' avv. Cesare Vivante, [5]) del Vallebona [6]) e di Richard Lowndes, [7]) ci sarebbe agevole ricostruire la storia delle „Assicurazioni marittime" fin quasi dalla loro origine; ma per il nostro scopo basteranno brevi cenni sommarî, che saranno sufficienti per giungere all' epoca in cui si ha notizia precisa delle Compagnie di assicurazioni a Trieste.

L' assicurazione marittima sorta in Italia circa seicento anni or sono, deve agli italiani anche la sua generale diffusione. [8])

---

[1]) Collection des lois maritimes antérieures au 18e siècle — Parigi, 1828.
[2]) Trattato delle assicurazioni marittime — Firenze, 1786.
[3]) Il contratto di assicurazione — Padova, 1874—1878.
[4]) Il contratto di assicurazione nel medio evo — Genova, 1884.
[5]) Il contratto di assicurazione — Milano, 1885.
[6]) Delle assicurazioni e dei sinistri di mare — Genova, 1870.
[7]) A practical treatise on the Law of Marine Insurance... — Londra, 1885, II Ed.
[8]) Il Maline, che scrisse nel 1622, ci racconta che in Inghilterra alcuni negozianti lombardi avevano per tempo stabilito le loro Compagnie ed Agenzie commerciali e che con esse portarono il loro uso d'assicurazione marittima.

La conobbero infatti Francesco Balducci Pegolotti [1]) e lo storico fiorentino Giovanni Villani, morto nel 1348, il quale afferma, non sappiamo poi con quale fondamento, che il sistema delle assicurazioni fu ideato dagli Ebrei circa l'anno 1182 nell'occasione della loro espulsione dalla Francia, allo scopo di facilitare il trasporto delle loro proprietà da quel regno; la menzionarono l'Uzzano nel suo „Trattato sul commercio", scritto nel 1400 e non pochi altri accreditati autori.

I documenti de' primi cento anni che testificano la sua origine storica, sono, per citare i principali, anzitutto quelli importantissimi scoperti dal Bensa negli archivî di Firenze e di Genova e che vanno dal 1300 al 1319; compresovi un pubblico bando della città di Pisa, del 1318, che contiene alcune regole da seguirsi nel porto di Cagliari, allora sotto il dominio di quella repubblica; un decreto dell'8 maggio 1366, che vietava in Genova le assicurazioni; un'ordinanza della repubblica genovese del doge Gabriele Adorno con la data del 21 ottobre 1369, e lo statuto di Genova del 1404, che contiene appunto un capitolo sulle assicurazioni marittime. Però, „nel Codice 178, Regole dei consoli delle Calleghe, a carte 66 retro", afferma il Vallebona, „vi è una disposizione del 2 febbraio 1401, con cui è stabilito che non agli assicuratori, ma agli assicurati spetti pagare la tassa sul contratto d'assicurazione, e che i sensali debbano presentare al gabelliere i loro registri *in quibus scribunt mercata per eos facta de dictis securitatibus*".

[1]) Dal suo trattato sul commercio, scritto al principio del secolo quattordicesimo, si rileva quanto fosse sviluppato in Italia l'uso di assicurare il trasporto delle merci: *salve in terra, a rischio di genti et di mare, a tutto periglio di mare e di genti, di fòco e di corsali.*

In quest'epoca il commercio era rilevante: comprendeva esso il traffico fra l'Oriente e l'Occidente mediante carovane attraverso il deserto e con bastimenti lungo il Mediterraneo, che congiungevano l'Egitto, la Persia, l'India ed anche la Cina con l'Italia, la Spagna, la Francia, l'Inghilterra, le Fiandre e col Baltico. Dopo le crociate il lusso e la raffinatezza cangiarono faccia all'Europa occidentale e la grande êra delle repubbliche italiane, con Firenze alla testa, quale sede d'importanti industrie, e con Venezia e Genova, quali centri esportatori d'Europa, mutarono ogni ordinamento economico e sociale. Il principio del commercio transoceanico, che seguì la scoperta dell'America, e la necessaria costruzione delle navi di maggior portata completarono l'evoluzione.

Allora i mercanti italiani, divenendo gran signori e persino principi nei loro piccoli stati, sentiranno il bisogno di vivere più a lungo in patria ed invieranno commessi ed agenti e spesso un *sopraccarico* a sorvegliare le loro mercanzie a bordo delle navi, e così sorgeranno le succursali e le fattorie, quando gli agenti ed i commessi stessi, abbandonando il tetto natìo, non preferiranno prendere stabile dimora ne' vari porti esteri, divenendo alla lor volta negozianti, sensali ed assicuratori.

È noto che i fuorusciti ghibellini, venuti a Trieste nel Trecento dalla Toscana, commerciavano in panni ed erano anche appaltatori di gabelle e, vedi fortunata combinazione, i Bardi famosi, che avevano qui una succursale e che il comune triestino aveva fatti perseguire a Venezia, perchè avevano mancato ai loro impegni, forniscono appunto al Bensa le prime prove sull'origine italiana del contratto d'assicurazione marittima. Lapo e Dosso de' Bardi & C^{0}, nel libro de' debitori e creditori della Società Fr. del

Bene & C⁰ (1319), sono accreditati per fiorini 505 e 9 soldi „per il rischio de' panni iscritti nel libro delle compre e vendite, dalla pagina 6 alla 13; panni portati dalla Francia a Firenze a loro rischio.“

Nel medio evo dunque, e cioè ancor prima ch'essa fosse oggetto di un contratto speciale, l'assicurazione si praticava indirettamente in Italia, mentre il *premio* di sicurtà, che era implicito nel costo delle mercanzie, vendute *„salve in terra, a rischio di gente et di mare, di foco* ecc.“, rappresentava il compenso dovuto per il rischio assunto del viaggio. Poi, fra il venditore ed il compratore s'interpose una terza persona che liberò l'uno e l'altro dal rischio della spedizione, e così ebbe origine il contratto staccato ed indipendente.

Ora, agli altri documenti di Firenze e di Genova, [1]) scoperti dal Bensa, che comprovano lo sviluppo del contratto di sicurtà in questo senso, ci piace aggiungerne uno, il quale, per essere inedito e di una data anteriore a quelli delle altre nazioni che fin qui ci giunsero, riesce di grande importanza.

Ce lo fornì Attilio Hortis che della storia triestina conosce tutte le vicende: è un contratto del 14 ottobre 1328.

Il notaio Antonio di Monfalcone, figlio del fu Antonio, vende al mercante ser Bachino, cittadino e abitante di Trieste, figlio del fu Giovanni Villani di Gemona, cento sestari di frumento, detto *surgo,* per sei frissacensi di moneta aquileiese, e a garanzia della consegna regolare della merce il detto notaio Antonio e

---

[1]) Durante tutto il secolo XIV non si ha traccia alcuna dell'assicurazione marittima presso le altre nazioni. Solo a Bruges si trovò menzionata la sicurtà in un documento del 1370.

ser Domenico di Goppo, cittadino e abitante di Trieste, obbligano i loro beni. [1])

Essi si obbligano a consegnare il frumento (surgo) „totum extractum conductum et apportatum, ad fontanellam [2]) *liberum et franchum omnibus et singulis risigis et periculis et fortuna*“.

L'intervento, al contratto, di ser Domenico di Goppo, pure cittadino ed abitante di Trieste, il quale insieme col notaio dà a garanzia tutti i suoi beni per l'arrivo del frumento *liberum et franchum omnibus et singulis risigis et periculis et fortuna,* non è altri, secondo noi, che il terzo intermediario (assicuratore), il quale preannuncia la liberazione del venditore dal rischio sul trasporto.

Molto probabilmente, se avessimo a nostra disposizione i libri del mercante Bachino o il libro cassa del Goppo, troveremmo registrato l'importo *(premio)* ricevuto da quest' ultimo per il rischio assuntosi.

Grazie a questo documento dunque, che si custodisce nell'Archivio diplomatico (Serie de' Vicedomini, vol. II), noi possiamo considerare Trieste fra quelle città che forniscono la prova irrecusabile della priorità storica italiana del contratto d' assicurazione.

---

[1]) Notisi la formula „obbligano i loro beni“, che si riscontra ancora sulle polizze emesse a Trieste verso la fine del Settecento ed il principio dell'Ottocento.

[2]) Fontanella o Fontanelle era detto un luogo di approdo nelle Mandrie di Monfalcone, che ci viene ricordato pure da Marin Sanudo e di cui ancora al presente si scorgono le vestigia della sponda murata e di un piccolo molo al margine settentrionale della palude Lisert, il *lacus Timavi* de' Romani, nel sito dove scaturiscono le acque dette *le fontanelle,* che ora vanno a confluire nel Locavez e con esso nel Timavo. Questo sito si trova dirimpetto ai bagni termali di Monfalcone, sulla terraferma, sotto la linea della ferrata, a pochi passi dall'antica strada che da Aquileia passando per Monfalcone conduceva alle fonti del Timavo dopo di aver attraversato il seno del Locavez per una diga ed un ponte di pietra, de' quali veggonsi ancora gli avanzi.

Per il Quattrocento, i documenti che vennero finora pubblicati e che contengono i contratti stipulati tra sarti, barbieri, osti, macellai e bottegai, non ci rivelano che il piccolo commercio della città, il quale è ben differente da quello che costituisce la storia commerciale e marittima di un paese, sicchè in essi nulla s'incontra che si riferisca all'assicurazione.

In ogni modo, nel Quattrocento si esportava da Trieste per la via di mare: vino, sale, olio, candele, pelli, legname, panni, ferramenta ed altri generi; vi esisteva, fin dal 1473, un Regolamento per la caricazione delle merci sulle navi; [1]) del *sopraccarico,* di alcuni nomi di bastimenti, di *patroni de naviglio* e di marinai triestini che andavano a Venezia, a Bari, nella Marca ed in Turchia, ci fanno menzione i nostri storici migliori, ma che i navigli e le mercanzie che vi si trovavano a bordo, venissero in qualche modo assicurate contro i rischi del mare, non ci fu dato di rintracciare.

Assicurate invece contro simili rischi venivano le merci caricate sui navigli „o altro fusto", che partivano da Venezia, poichè ce lo prova un decreto „sopra le assicurazioni delle mercanzie" del „Maggior Consiglio" del 2 luglio 1466, con il quale, visto che si ardiva „con modi dishonesti, e nove cavillation andar a litigio con longhezza, e nove dilation", si ordinava che „li dannizadi, quali si attroveranno in questa terra, siano tenuti dal zorno della nova a mesi doi, haver fatto citar avanti li Consoli nostri tutti li preditti assecuratori; e avanti essi Consoli haver provato, sì per li libri, come per altro mezzo, il suo danno, e con sagramento. Et fatto questo, e passado li doi mesi, li

[1]) P. Kandler — Raccolta (Conti) delle Leggi, Ordinanze... per Trieste, Emporio e Portofranco, p. 13. — Il più importante documento, cioè il „Rotulus Navigorum" per il trasporto delle persone, fu pubblicato da Attilio Hortis nell'„Archeografo triestino" v. VII, 1880—81, p. 211.

asseguradori siano obbligadi dar, e pagar, le sopraditte segurtà a beneplacido delli dannificadi". (App. 1).

Assicurazione dunque contro il danno della perdita totale; danno che doveva esser provato „sì per li libri, come per altro mezzo", ma per cui una polizza od altro contratto qualsiasi non aveva da servire come documento di prova.

Eppure già quarant'anni prima, come ci attesta il Bensa, i notai di Genova redigevano una specie di contratto di sicurtà, il cui tenore e la cui forma, del tutto primitivi ed incompleti, ci piace qui riprodurre.

Il notaio che l'aveva redatto, il 16 di novembre 1426, era tal Branca di Bagnaia e diceva:

LXXXVII

Nomine Thome Lagorii. In nomine Domini. Amen.

Super rebus et mercibus onustis seu onerandis in tunexi per secondinum becharium de Ast et georgium bordinum vel alterum eorum seu aliam personam pro eis vel altero eorum in quibus rebus possit intelligi aut etc.

Super navi patronizata per Franciscum blancum seu alium pro eo incipiendo risicum post quam dicta navis velificaverit de Tunexi et deinde dicte res et merces conducte fuerint ad salvamentum in portu Janue et ibi in terra ad salvamentum fuerint exonuste etc. habendo vel non etc. et credatur etc.

Nicolaus de Grimaldis flor. quinquaginta Jan.

Acto tamen non obstantibus suprascriptis quod in quantum dictus secondinus veniret Januam super dictam navim quod tunc presens assecuratio valeat et teneat pro tota suprascripta quantitate pecunie ut s. et in quantum dictus secondinus non veniret super

dictam navim ut s. et super ipsam navim veniret dictus Georgius bordinus quod tunc presens assecuratio valeat et teneat pro dimidia dicte quantitatis pecunie et dicti superius obligati solum teneantur pro dimidia ipsarum pecuniarum et restituere teneantur dicto Thome dimidiam dictarum rerum habitarum ab eo ut s. fuerunt confessi.

Actum Janue in Bancis ad bancum mei notarii infrascripti anno dom. nativ. MCCCCXXVI Ind. III secundum cursum Janue die XVI novembris in tertiis presentibus testibus Batista de Auria et Georgio Vento ad hoc vocatis et rogatis.

Questa specie di contratto, che non è un contratto nel vero senso della parola e che, come scrisse appunto il suo eminente illustratore, non contiene altro che le solite note marginali che si riscontrano in tutti gli atti de' notai del medio evo, continuò ad essere usitato per parecchio tempo, anche se concluso con l'intervento de' sensali.

Ma una polizza d'assicurazione, nella quale si riscontri qualche elemento di un vero e proprio contratto, ci fa conoscere appena lo Statuto di Firenze del 28 gennaio 1523, e poichè è la più antica che si conosca, la trascriviamo. Essa è del seguente tenore:

„*Sia noto et manifesto ad ogni persona come* tale *di* tale *si fa assicurare sopra* tal *mercanzia a lui attenente, o di altri suoi amici, o a chi altri attenesse cariche, o per chi caricasse a tal porto, o piaggia di tal luogo per le mani del* tale, *o per sua commissione, o perchè altri le caricasse in nome del prenominato* tale, *o in qualunque altro nome segnato, o non segnato sopra la nave nominata* tale, *o come nominata fusse padroneggiarsi. Pigliamo le dette sicurtà da chi cariche saranno, o fusse detta*

mercanzia in tal luogo in sulla detta nave per insino a tanto che la tal *mercanzia sarà discaricata in terra, o/a salvamento a tal luogo, potendo detta nave toccare in qualunque altro luogo, et navigare innanzi, o indietro a destra et a sinistra, a piacimento del padrone, et far tutti i suoi bisogni, correndo sempre rischio detti assicuratori in sulla detta mercanzia d'ogni caso di mare, di fuoco, di getto di mare, di rappresaglia, di ruberia di amici, di nemici, et d'ogni altro caso, pericolo, fortuna, disastro, impedimento, caso sinistro, ancorchè non si potesse immaginare, o pensare che intervenisse, o fusse intervenuto a dette robe, di baratteria di padrone, salvo di stive, o dogana. Tutti li corrono e tutti li portano detti rischi li detti assicuratori sopra di loro per insino a tanto che la detta roba sarà discaricata in terra a salvamento in* tal luogo, *et non si caricando gli assicuratori debbano ritenere uno e mezzo per cento.*

Et se della detta mercanzia ne intervenisse, o fusse intervenuto alcun disastro, che Dio ne guardi, gli assicuratori debbano pagare a detto tale *quei denari assicurati fra due mesi dal dì della novella infracittà.*

Et se fra mesi sei non ci fusse vera novella, gli assicuratori debbano pagare a detto tale, *quei danari assicurati, et giugnendo dipoi, et scaricando in terra a salvamento in detto luogo li detti debbano rendere a ciascuno quei denari avessero ricevuti.*

Venendo caso di naufragio, si possino recuperare senza licenza degli assicuratori, dichiarando che gli assicuratori non sono obbligati se il padrone di detta nave furasse cosa alcuna.

Et debbano gli assicuratori prima pagare alli detti quei danari assicurati, dipoi litigare. Et loro sodare per sufficienti

mallevadori uno o più a dichiarazione dei cinque Offiziali sopra le sicurtà deputati, et rendere a ciascuno quei danari avessero ricevuti, con danno di venti per cento.

Gli assicuratori tempo diciotto mesi a provare.

Et per ciò osservare, gli assicuratori obbligano a detto tale, *loro e loro eredi i beni presenti et futuri, sottomettendosi all' Offizio prenominato, et ad ogni altro Giudizio et Corte, dove il detto* tale *gli volesse convenire.*" [1])

Siamo ben lungi dal contratto che verrà poi e che si disciplinerà sul concetto giuridico del riconoscimento all' assicurato del reale danno riportato in conseguenza di un sinistro e che avrà bisogno di specificare nettamente ed onestamente tutte le circostanze e tutti gli estremi atti a qualificare ed apprezzare il rischio assunto dall' assicuratore. Le clausole, le condizioni speciali che derogheranno, amplieranno o limiteranno quelle stampate, saranno il portato degli ultimi tempi, mentre il principio di avere un unico tipo di polizza internazionale, il quale dovrebbe essere il substrato, il frutto degli studî, delle esperienze, de' litigi vinti e perduti, sarà la preoccupazione e lo stimolo de' moderni legislatori e delle odierne grandi Compagnie, le quali per l' urgenza degli affari, per la necessità delle riassicurazioni, per la frequenza de' sinistri in mari e porti lontani da quelli ove fu stipulato il contratto, ed anche per la concorrenza incessante ed incalzante, saranno costrette ad abbandonare le antiche consuetudini e le vecchie tradizioni. Gli Statuti, le Ordinanze, i Codici che governavano e che governano ancora la materia delle assicurazioni e

[1]) Vedi il Pardessus, opera citata, 4, p. 605 ed il Baldasseroni, opera citata III, p. 506.

che, in fine, non sono altro che la redazione legislativa delle condizioni più costanti e più generali contenute nelle polizze, saranno pur essi messi da parte, e dal loro complesso dovrà sorgere il grande libro, non più rinchiuso e sorvegliato nella cappella del Santo Sepolcro come i sacri codici compilati da' Savi di Terra Santa, ma altrettanto sacro, però più libero e popolare, perchè dovrà dominare tutto l' ordinamento dell' attività economica e giuridica nell' immenso mondo commerciale e marittimo.

Ed i molti studî, le critiche, le indagini, i commenti e le ricerche scientifiche che costituiscono la vasta letteratura delle assicurazioni, saranno le fondamenta sulle quali verrà edificato un altro grande monumento di cui l' umanità intera rimarrà meravigliata.

L' istituto dell' assicurazione marittima, sorto da povera origine, liberatosi da ogni principio di speculazione, dimenticati quei tipi di polizza che contenevano incoerenze, apprezzamenti arbitrarî, e che celavano talvolta anche l' usura e la frode, dovrà trasmutarsi in un organismo previdenziale destinato ad avvolgere in una rete di sicurezza e di benessere tutta quella molteplicità d' interessi e di rapporti che scaturiranno dalla navigazione e dai traffici.

Mentre i dianzi menzionati ed altri documenti ancora di minore importanza, come ad esempio quelli di Venezia del 1411 e del 1468, provano l' origine e l' esistenza dell' assicurazione, non vi ha, fino alla comparsa del „Guidon de la Mer“ (1556—1584), atto alcuno che ci indichi su quali norme e su quali disposizioni essa si regolasse. Quelle poche contenute nel „Consolato del mare“, che tanta parte ebbe nella navigazione del Mediterraneo, quelle che si rilevano dalle Regole dell' „Ufficio di Mercanzia“ di Genova, precedenti al 1383, ci dicono però già qualche cosa, mentre le altre

compilate in Spagna negli anni 1435, 1436, 1458, 1461, 1484, 1538 e 1560 non hanno grande importanza ed autorità, essendo oscure, incomplete e prolisse, e perchè anche si basano sopra una teoria giuridica del contratto del tutto differente, vale a dire quella delle scommesse, causa di tante frodi e di tante immoralità.

Perciò „Le Guidon de la Mer",[1]) il quale ha disposto ne' suoi capitoli molta parte di quello che a noi pervenne degli usi sulle assicurazioni durante due secoli e mezzo, è da considerarsi, se non come il primo monumento legislativo concernente l'assicurazione marittima, certo come il primo documento scritto privato di regole normative per l'assicurazione, ed anche questo non inteso soltanto quale espressione del sistema francese, ma eziandio di quello italiano, spagnuolo ed inglese, perchè in quei tempi l'assicurazione era indipendente dalla nazionalità. Il negoziante, essendo nomade — scrive il Lowndes — era, come un ebreo, cittadino del mondo; egli trattava con gente di ogni paese, e non pensava ad una legge municipale d'assicurazione o ad una legge municipale sul prestito a cambio marittimo o sull'avaria generale o a regolamenti per prevenire le collisioni in mare, diversi a Venezia da quello che potevano essere a Rouen.

I venti capitoli che compongono il „Guidon de la Mer" sono preceduti da una prefazione curiosa, la quale invitava tutti coloro che si dedicavano al traffico per i mari e specialmente

[1]) „Le Guidon de la Mer", celebre libercolo di poco più di cento pagine, servì di norma al Tribunale detto del „Priore e dei Consoli" di Rouen fino all'anno 1584, allorchè detto Tribunale venne sostituito da una Corte d'Ammiragliato. „Le Guidon", specialmente per ciò che riguarda il *getto* e la *contribuzione,* riproduce le disposizioni della legge Rodia ed è il primo documento che testifichi il cambiamento della regola prima seguita, che la dichiarazione giurata del capitano della nave dovesse essere accettata come prova, mentre si ammise la prova in contradittorio a viva voce, alla presenza dei negozianti.

i capitani marittimi, i piloti ed anche quelli che non navigavano, a leggerli e ad apprendere il modo e gli usi per sapersi guidare senza bisogno di cercare consiglio altrove. Essi dovevano sapere che il volumetto era stato compilato da due esperti e ricchi negozianti di Rouen per loro uso esclusivo e de' loro amici, e non per esser dato alle stampe, ma che essendo stato prestato e segretamente copiato, veniva messo in dominio del pubblico. Per cui, si aggiungeva, se conteneva dei difetti, non si dovevano ascrivere allo stampatore, ma al trascrittore!

Bellissima trovata questa per rendere popolare l'anonimo scritto, il quale, pur non essendo che un semplice memoriale di usi e consuetudini marittime, trovò poi il Clairac che, nel 1656, lo ripubblicò dandogli una veste più corretta e più moderna.

Il Pardessus, che più d'ogni altro seppe apprezzare il valore e l'importanza delle antiche leggi di mare, scrisse: „Le nom de ce rédacteur ne nous a pas été transmis; on doit le regretter. Il méritoit une place honorable parmi ceux des hommes qui ont le plus contribué à perfectionner et à répandre la connaissance du droit maritime". [1])

Domenico Rossetti, che conobbe il „Guidon de la Mer" dal libro del Pardessus, nel quale è riportato, innestò parecchie sue disposizioni ne' capitoli del disegno di legge per il Codice marittimo austriaco.

Cento anni più tardi, la celebrata Ordinanza di Luigi XIV (1681) dimostrava col genio di Colbert, che pur facendo tesoro delle leggi, degli usi e delle consuetudini antiche, tutto il sistema doveva essere cambiato, e che la giurisprudenza marittima in

[1]) Opera citata — Tomo II, p. 371.

generale e la forma e l'ordine del contratto d'assicurazione in particolare erano suscettibili di uno sviluppo mai più pensato.

La Francia intese potentemente l'influenza delle cure vigilanti del suo grande ministro, uscito dall'umile ufficio di un commerciante e figlio egli stesso di un negoziante di lane di Reims. Fra i molteplici ordinamenti, istituì una camera di giustizia, soppresse una quantità di spese inutili e di abusi; compilò per il primo in Europa le tabelle statistiche, istituì Compagnie di assicurazioni, promulgò la sopra citata Ordinanza ed apportò così alla Francia un immenso miglioramento nelle sue finanze. Allora le si aprirono nuove sorgenti di ricchezza e di prosperità, che si ripercossero nello straordinario sviluppo del commercio, dell'industria e della navigazione non solo, ma altresì delle lettere, delle scienze e delle arti. L'eloquenza di Bourdaloue, di Fléchier e di Fénelon, i capolavori di Corneille, di Molière e di Racine, i profondi scritti di Pascal e di Descartes, i prodigi d'arte di Puget, di le Brun, di Girardon, di le Sueur, di Poussin e di Mansard diedero lustro e grandezza al periodo del regno di Luigi XIV.

Basta leggere il Valin,[1] il più completo ed il migliore commentatore dell'*Ordinanza,* per formarsi un'idea dell'immenso lavoro al quale si sobbarcò la Commissione d'inchiesta ch'era stata nominata per raccogliere ed unificare tutte le leggi più o meno controverse ed i bandi più o meno oscuri sparsi non pure in Francia ma anche in altri paesi. Ne uscì così un Codice perfetto, tale che migliore non si sarebbe potuto ideare, e che ancora a' giorni nostri è legge universale del commercio marittimo e della navigazione.

[1]) Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681, par M. René-Josué Valin. — Edizione del 1776.

Sino la conservatrice Inghilterra, ove le controversie venivano definite da certi negozianti allo scopo nominati dal Lord Mayor, sindaco di Londra, simboleggiante probabilmente i tribunali marittimi de' Priori e de' Consoli, comuni a tutta l'Europa, s'avvide che bisognava mutare indirizzo, ed alle leggi di Elisabetta, poste sotto l'egida di un tribunale più formale, più spedito, più semplice, dovettero obbedire, sotto pena di prigione, i negozianti e gli assicuratori. Lord Mansfield (1756—1788) salito al seggio di primo giudice nella Corte del re, dava al sistema inglese una migliore unità ed una maggiore autorità, e nel 1779 compariva a Londra una nuova polizza di sicurtà, valevole tanto per le merci, quanto per i bastimenti.

Il medesimo testo di polizza veniva usato a Liverpool, Bristol, Glasgow, Dublino e generalmente in tutte le piazze marittime delle isole britanniche e, mirabile esempio di perseverante tenacità, rimase tale e quale fino ad oggi.

Cento e trentun anno di studî, di esperienze, di lotte e di trasformazioni non bastarono agli inglesi per farli rinunciare al loro testo di polizza, e soltanto in questi ultimi tempi l'„Institute of London Underwriters" e la „Liverpool Underwriters Association" si trovarono indotti a supplire alla sua manchevolezza ed imperfezione con il fissare alcune *clausole* che chiariscono, limitano od allargano l'assunzione de' rischi, e singolarmente quelli che si riferiscono a' piroscafi. Queste *clausole*, a seconda del bisogno, vengono appiccicate al vecchio formulare stampato, ma, ahimè, esse sono tante e tali[1]) da costituire un labirinto, nel quale nè assicurati nè assicuratori talvolta vi si possono raccapezzare.

[1]) Veggasi, fra altri, il libro „Marine Insurance Notes and Clauses" pubblicato da Douglas Owen in Londra nel 1883.

Le altre nazioni, fortunatamente, non imitarono l'esempio degli inglesi, e Venezia, che già aveva avuto i suoi Statuti marittimi de' dogi Pietro Ziani (1227—1229), Jàcopo Tiepolo (1229—1231) e Rainieri Zeno (1255), veri modelli di sapienza marittima,[1]) gelosa delle sue tradizioni storiche, seppur decadente nel commercio e nella navigazione, continuò a fare da sè, ed il suo Senato, con la collaborazione de' „Savi alla mercanzia e dei Consoli de' Mercanti", compilò alcune formule di polizze di assicurazione che ben presto furono adottate ne' vari porti dell'Adriatico e, come vedremo, anche in Trieste.

Ancora una volta dunque il vessillo di S. Marco, gloriosamente lacero, sarà spiegato e porterà su questi lidi i palpiti della patria!

[1]) Le più recenti ricerche stabilirono che Venezia non adottò mai il „Consolato del mare". Essa ebbe la sua legislazione marittima del tutto indipendente, come ce lo provano gli Statuti menzionati che illustreremo in un prossimo lavoro.

Da una stampa della fine del 1700.

II.

I PRIMORDI

Una *banca* di sicurtà marittima dedicata alla Madonna — L'Imperatore Carlo VI ordina che a Trieste vi sia un *banco* di sicurtà — Prima Compagnia di assicurazioni — Alcuni suoi direttori — Il libercolo di Samuele Vital — Le Compagnie di Sicurtà fondate durante la seconda metà del Settecento — L'origine de' *Listini de' premî* — I primi studî per una legislazione marittima — Venezia fornisce a Trieste le prime formule di polizza — Testo delle polizze comuni — „In nome di Dio“ — Differenze formali dei due testi — Lo spauracchio della penale — Il Mezzano di sicurtà — I cosiddetti *Manifesti* — L'origine del „Commissario di avarie“ — Incremento confortante — Potenzialità degli assicuratori — Confusionismo nelle condizioni — Casa Casatti e Damillo, primo luogo di riunione di tutti gli assicuratori triestini — Un'industria lucrativa — L'occupazione francese — Sparizione di tutte le Compagnie — L'influenza della Francia — Scadimento della polizza veneziana — Una nuova formula di polizza per le merci — Un illustre giureconsulto dimenticato — I precursori triestini della scienza delle assicurazioni marittime.

II.

I Mercanti formavano corpo, che allor dicevano Università, i quali tenevano loro adunanza mercantesca sulla piazza maggiore in sito che dicevano *la loggia dei Mercanti;* la loro stazione principale e centrale era la piazza che dicevano del Rosario, la chiesa medesima è opera della pietà dei Mercanti, specialmente dei Giraldi e dei Locatelli, che ivi tenevano loro case e fondachi. Avevano banca di sicurtà marittima, che dicevano della Madonna, perchè il lucro dedicavano ad opere di pietà, alla chiesa ed al servizio di questa“.

Così il Kandler, nell' Emporio e Portofranco dove riepiloga i fasti più importanti, concernenti il commercio e la navigazione di Trieste fino alla morte di Giuseppe I (1711); ma questo è troppo poco per darci un'idea dell'importanza e dell'organizzazione di tal *banca* di sicurtà marittima, e quindi, giacchè neanche gli altri storici nostri non ne fanno cenno, ci è necessario rivolgere le nostre ricerche all'epoca posteriore a quella di Giuseppe I.

Carlo VI, con la legge del Portofranco del 1719, all'Art. V, aveva disposto: „procuriamo ed agevoliamo che nei due

portifranchi (Trieste e Fiume) fra breve sia banco o società sufficiente di sicurtà, tanto per le navi che arrivano, che per quelle che partono"; ed infatti una Società di assicurazioni marittime si formò, che nel 1766 poteva già intitolarsi „Vecchia" ed appunto col nome di „Vecchia Compagnia di Assicurazioni" la vediamo apparire e riordinarsi nell' ottobre del 1766. [1])

Il capitale di cotesta Compagnia era stato in origine fissato in fior. 600,000, diviso in 1200 azioni da fior. 500 ciascuna, ma collocarle non fu tanto facile. Dal 26 maggio 1764 fino al 9 dicembre 1765, ad onta del „Sovrano incoraggiamento d.d. 30 marzo," le azioni sottoscritte non avevano raggiunto che il numero 259, sicchè il 1. luglio 1766, Giuseppe Marino Voxilla de Wüstenau Segretario nel „Consilio Cesareo Regiae Suprem. Intend. Comerc. Univ. Littoralis Austriaci", si trovava indotto a pubblicare un „Avvertimento," nel quale diceva: „benchè la totalità delle 1200 Azioni divisate nel primo Manifesto 26 maggio 1764, non sia ancora compìto, non ostante si ha trovato a proposito di devenire finalmente al congresso generale ad Istanza di diversi Negozianti, con la Speranza, che il numero richiesto non mancherà di compirsi allora quando si darà l' effettiva mano allo stabilimento di cui si tratta."

Il congresso venne fissato per il primo d' ottobre del 1766, e la soscrizione alle azioni raggiunse, fino il primo di luglio, il numero di 536. Fra i nomi de' soscrittori principali figuravano: Brentano Cimaroli e Venino con 140 azioni, Barone de Borie

[1]) Aveva il *cancello* sotto il Teatro, e nell'ottobre 1788 si trasferì „nella casa del canonico Civrani No. 169, rimpetto alla colonna dell' Imperatore Leopoldo, al primo appartamento". (Vedi „Osservatore Triestino" del 24 settembre 1788). Nell'agosto del 1797 si trasferì nuovamente nella casa No. 170 del Barone Sigismondo Zois in Piazza S. Pietro. (Vedi „Osservatore Triestino" del 15 agosto 1797).

con 60 azioni, Disma Conte de Barbo con 25 azioni ed altri con minor numero.

Chi, nella sua semplicità, ci dà un' idea delle condizioni dell' industria navale d' allora, indice sicuro della fortuna degli assicuratori, è il Capitano del Porto, Vitali, il quale, in un rapporto [1]) diretto all' Intendenza Commerciale che doveva servire per informazione a coloro che si dedicavano agli studì per l' Editto politico, pubblicato da Maria Teresa appena nel 1774, così si esprimeva:

„In esecuzione al riverittissimo ordine di quest' Ecc. Dicastero delli 15 cadente, in virtù del grass.mo Sovrano Rescritto del primo di questo Mese, venendo incaricato *di dover compillar, e trasmettere a mani di questo Ecc. Dicastero non tanto uno statto della gente attualmente impiegata nella fabrica, callafatazione, e Carena de Bastimenti quanto il Regolamento che convenga qui di instruire per il più retto ordine delli squeri, e per la più perfetta e più economica costruzione e riparazione de Bastimenti,* humilmente rispondo che riguardo al primo punto riguardante il stato della gente attualmente impiegata come callafatti e mistri di ascia, rassegno una integral notta, di tutti quelli che in Trieste esercitano quest' arte tra quali la più parte sono debolissimi tanto nel esercizio del Majo, quanto in quello dell'Ascia ne di questi v' è da farne fondamento imaginabile ad esclusione di Gerolamo Davanzo, e di Dorligo Panfido, che hanno qualche specie di discernimento giache gl' altri tutti non hanno che la manualità di Lavorare tanto il mestiere di Mastro d'Ascia quanto quello di Callafatto, con tutto che in altre parti questa

[1]) Fa parte della Raccolta Rossetti nella civica Biblioteca, e porta la data del 24 marzo 1760.

proffessione, si divida in tre sorti di persone cioè Maestri di Ascia, Callafati da Majo, e Callafati di Verina, li quali tre mestieri in Trieste sono da un solo esercitati, come in altri paesi piccoli ove manca la continuazione delle fabriche d'ogni sorte, e qualità di Bastimenti, ingegnandosi soltanto per guadagnare il miserabile vitto. Toccante il secondo punto tendente sopra il bon ordine del Squero; humilmente direi che quando un squero fosse provveduttto di tutto quello che gl' occorre, sia in Vasi, Pallanze, e Taccami, Taglia, Tragadori, ed utensili da Cucinar, la Pegola, ed il Sevo, in modo che cad' uno trovi quanto gl' occore, per valersene ne suoi bisogni, sia per Trieste sufficientemente regolatto; Dirò bensì che il negoziante Belusco volendo tirar nel squero la Sua Naveta fù costretto scriver in Venezia per provvedersi d' un Tragadore giacchè questo squero di S. Nicolò ne ha quattro, due de quali minuti, ed inservibili per tal effetto, un altro vecchio, ed il quarto passabile; Anche lo stesso squero merita d' esser accomodato come più volte suplicarono li Mistri, e come fù diverse volte rapresentato anche da me medesimo, senza però essersi veduta alcuna effettuazione;

In quanto poi al Terzo punto indicante l' Ecconomica, costruzione e riparazion de Bastimenti debolmente mi pare, che ad esempio degli altri Paesi si doverebbe proibire l' estrazione dai Statti di S. M. de Legnami di Rovere, tanto più che per quanto mi vien detto vi siano certi Ebrej li quali trattano con li Veneziani d' una generosa provista di Brafoli e di Corbami; ad esempio degli ultimi anni decorsi, ne quali fu fatto il trasporto in Venezia di più di cento e cinquanta milla Arbori di Rovere per servirsene di palli per le loro Dighe, e che hà cagionato l' esterminio de Boschi circonvicini, e fatto nel Paese insorgere

Dessiné par Cassas — *Gravé à l'Eau-forte par Desmaisons* — *et Terminé par Né.*

VUE DE LA VILLE ET DU PORT DE TRIESTE,

prise du Môle neuf.

un impossibile carestia di Legname di Rovere, convenendo pagarlo più del doppio di quello che si pagava nel passato; che per le costruzioni, e riparazioni delli Bastimenti soliti fabricarsi qui, ogni Padrone si fabrica, e si redoba il proprio bastimento a suo piacere". (App. 2.)

Per avere qualche altra notizia sullo sviluppo della nostra prima Compagnia di assicurazioni marittime, ci è d'uopo ricorrere al giornale l'„Osservatore Triestino", il quale infatti con la data 1. luglio 1784 ci fa sapere che „essendosi quest'oggi tenuto il Congresso generale della „Vecchia Compagnia di Assicurazioni", quivi stabilita fin dall'anno 1766, abbiamo il piacere di annunciare al Publico, che, con soddisfazione e plauso generale degli associati, n'è rimasto stabilito il proseguimento per un altro sessennio con la conferma per detto tempo de' Deputati, o sia Direttori della medesima Marco Levi, Giovanni Rossetti, Carlo de Maffei, con libera facoltà di poter erigere nelle principali piazze di Europa, per conto e nome della Compagnia predetta, le rispettive filiali compagnie di Assicurazione. Per far l'elogio de' suddetti Direttori, basta rimarcare, che il risultato della utilità, netta da ogni aggravio e spesa, ad onta delle gravi disgrazie degli anni 1774 e 1783, risulta in preciso riparto in fior. 197.409·41".

Riparto magnifico, se pensiamo che la città nostra, intorno a quest'epoca, contava appena 17000 abitanti, e se consideriamo che aveva soltanto una quarantina di negozianti di Borsa ed altrettante case di commercio all'ingrosso. Le quali però dovevano rappresentare una discreta importanza economica se, fra altro, come si rileva dalle cronache, spedivano a Smirne, con una

Checchia denominata „Città di Trieste", de' carichi di telerie, cristalli, specchi, panni, seterie, ferrarecce, acciai ed argento vivo, che rappresentavano un valore da 140 fino a 160.000 fior.[1])

Uno de' direttori della „Vecchia Compagnia", il Levi, con la sua attività, intraprendenza e perspicacia, s'era formato in città una posizione ragguardevole. Morto a 71 anno, il 4 febbraio del 1786, ai suoi solenni funerali parteciparono più di cinquecento persone, fra cui gli alunni della scuola israelitica accompagnati dai rispettivi maestri „vestiti a bruno con candelloti accesi". Ebbe, dettato dal nob. Signor Paolo Pedemonti, il suo bravo Sonetto che ne celebrava le virtù[2]) ed alcuni begli spiriti gli dedicarono i seguenti epitaffi:

Sepolto è Marco Levi in questo loco:
Visse settantun'anno. Ahi: visse poco.

Sta quì sepolto Levi Mardocheo
Fu caro a ogni nazion, ottimo ebreo.

Al posto di direttore della nostra prima Compagnia di Assicurazioni, gli succedette Grassin qm. Caliman Levi.

---

[1]) Vedi l'„Osservatore Triestino" del 26 luglio 1784 e del 22 dicembre 1785.

[2]) Eccolo nella sua integrità:

Parca crudel! L'inesorabil vanto
compisti è ver; ma sulla spoglia frale;
mira Fama, benche tra nero ammanto,
pronta il nome a eternar con rapid'ale.

Vedi da questo lido ergersi il pianto
verso l'Istro, e la Sava; ed il fatale
portar annunzio là vè un dì cotanto
l'eccelso ingegno resesi immortale.

Parca crudel! fino d'Augusto al cuore
giungerà il duol, che i merti suoi distinse:
sentì amicizia struggersi in dolore.

Geme il fraterno amor, ch'egli a se avvinse
provvido ognor; ma pur il tuo rigore
con gloriosa memoria al fin ci vinse.

È strano però che della „Vecchia Compagnia di Assicurazioni“ non faccia menzione tal Samuele Vital, il quale nel 1797, in un libercolo di sole 34 paginette, [1]) ma raro e prezioso, ci dà notizia delle Compagnie di sicurtà che furono istituite al suo tempo. Egli scrive infatti che nel 1769 venne eretta a Trieste la „Compagnia di Assicurazioni“ — forse la Vecchia — con un capitale di fiorini 400 mila; che dopo dieci anni ne sorgeva un' altra col nome di „Camera Mercantile di Assicurazioni Marittime“ con un capitale di fiorini 500 mila, e che „cresciute le ricorrenze ed aumentato vieppiù il Commercio di questa Piazza, veniva, nel 1782, istituita una terza Compagnia col titolo di „Banco di Assicurazioni e Cambi marittimi“ col capitale di fiorini 400 mila.“

Qui però dobbiamo subito correggere il Vital, poichè il „Banco di Assicurazioni e Cambi marittimi“ non venne fondato nel 1782, ma incominciò le sue operazioni quattro anni più tardi e cioè il primo di febbraio del 1786. Aveva, come ci dicono i documenti, il suo primo *cancello* „nel primo appartamento della casa Crossek, detta la casa gialla, in città nuova“. [2])

Per la storia del commercio della città è utile a sapere che il „Banco di Assicurazioni e Cambi marittimi“ [3]) fu il primo istituto che diede impulso all' assicurazione contro i rischî dell' incendio, altrove già considerevolmente sviluppata. Il 21 settembre del 1795, un avviso sul giornale ufficiale richiamava l' attenzione de'

---

[1]) „Riflessioni sulle assicurazioni marittime e loro progressi in Trieste.“ — Dalla ces. reg. privilegiata Stamperia governiale — 1797.

[2]) Con ciò vanno anche corrette le date dell' erezione di tali Compagnie riportate dal Kandler nel giornale „L' Istria“ del 29 luglio 1848.

[3]) Diretto nel 1798 da Leon ed Aron Vivante e Filippo Casatti.

triestini sull' utilità dell' assicurazione „contra il fuoco per quelli che desiderano degli Imprestiti sull' ipoteca delle loro Case, od Effetti" e „li Direttori del Banco, avendo procurato di profittare, quanto era possibile, dell' esperienza di altri consimili Stabilimenti" fissavano alcune condizioni ed alcuni tassi di *premî* che sarebbe interessante ripetere nella loro interezza. Ma ciò varcherebbe i limiti del nostro studio, e quindi diremo soltanto che „si poteva assicurare l'intiero valore di ogni specie di Casa o Fabbrica; ma il proprietario doveva egli medesimo correre il Rischio di un Quinto di tutti i Mobili, Istrumenti ed Utensili di fabbriche e mestieri, Libri stampati o Vasellame". Per i tassi dei *premî* s' erano stabilite sei categorie di rischî, le quali, a seconda della loro maggiore o minore bontà, derivata dal materiale adoperato nella costruzione dello stabile e dalla sua vicinanza o lontananza di „fabbriche o mestieri pericolosi — fornari, speziali, tintori, fabbricatori di sapone, distillatori, raffinatori, fabbricatori di candele, chimici, locandieri, stallieri pubblici, bottai, falegnami e fabbri — variavano dai 9 ai 30 Carantani per ogni cento fiorini correnti di Vienna all' anno! Più di fior. 20000 per la prima e seconda categoria, fior. 15000 per la terza e fior. 10000 per la quarta e quinta categoria — la sesta era riservata all'assunzione, con premio da trattarsi, dei molini, case costruite in legno o creta ove si esercitavano mestieri perigliosi — sopra una sola casa, il „Banco" non assicurava, e „quando si desiderava far assicurare delle somme più forti, le parti convenivano per il premio da pagarsi sull' eccedenza".

[1]) Godette delle „stesse prerogative, che furono placidate al „Banco di Assicurazioni e Cambi marittimi" (Verordnung von dem k. k. Inner- und oberösterreich. Appellazionsgerichte. — Klagenfurt 18 Agosto 1788).

Dopo solo nove anni di vita, la „Camera Mercantile“, diretta allora da G. de Saumil, G. B. Pascottini, P. de Flamis e P. M. de Leo, passava alla liquidazione, mentre nel 1788 sorgeva la „Camera di Assicurazioni“, [1]) presso la quale appunto il Vital, nel 1797, fungeva da Segretario. Egli aveva ereditato il posto da Jacob qm. Alessandro Vital che insieme con G. H. Plastará, Gius. Bellusco e Dom. Franc. Belletti era stato chiamato a dirigere la „Camera“ fin dalla sua istituzione.

Nel 1789 sorgeva a Trieste la quarta Compagnia denominata „Società greca di Assicurazioni“,[1]) ma la rivoluzione francese, che aveva sconvolto tutto l' ordinamento politico ed economico della Francia e „incomodato oltremodo gli assicuratori di Livorno“, fece sì che a Trieste aumentassero considerevolmente le richieste di assicurazioni,[2]) per cui alla fine del 1793 veniva fondata la quinta Compagnia che s' intitolò „Unione di Assicuratori“,[3]) con un capitale di fior. 550 mila, la quale pure ottenne da Vienna speciali favori, e cioè l' esenzione delle tasse ereditarie e degli interessi ed il riconoscimento legale delle polizze come se fossero formali cambiali.

Nel 1794 — continua il Vital — l' affluenza sempre maggiore delle Commissioni, persuase le tre Compagnie, cioè la „Camera di Assicurazioni“, la „Società greca di Assicurazioni“ ed il „Banco di Assicurazioni e Cambi marittimi“ ad accrescere il

[1]) Il Vital scrive che aveva un Fondo di fior. 400 mila, mentre da una polizza d. d. 14 aprile 1807, che ci fu favorita dal cav. Giov. de Scaramangà, risulta che disponeva di un capitale di fior. 300 mila correnti di Vienna. Da una Petizione per fior. 1352.15 contro tal Diamante Scarlato, appare che nel gennaio del 1794 erano direttori della „Società greca di Assicurazioni“: Pano Spiro e Teodoro Manzurani.

[2]) „La floridezza della città cresceva in ragione diretta degli infortuni che colpivano altri porti“. („I nostri nonni.“ — Gius. Caprin, p. 24).

[3]) Diretta da: Franc. Lazarich, Ig. Hagenauer ed Isac Camondo.

loro capitale azionario, e così la prima aumentò a 2000 il numero delle sue azioni sopra un capitale di un milione, la seconda le portò a 1900 sopra un fondo di fiorini 950 mila, ed il „Banco di Assicurazioni e Cambi marittimi“ elevò il suo capitale a fiorini 800 mila, diviso in 1600 azioni. [1])

L'accrescimento, in sì breve periodo di tempo, delle Compagnie e l'aumento del capitale azionario presso alcune dinotano chiaramente che gli affari andavano a gonfie vele; [2]) ma anche alla fine del Settecento v'era chi s'impensieriva della concorrenza ed affermava che „quanto sono utili le Compagnie di assicurazioni marittime in un Paese marittimo di Commercio, altrettanto la loro soverchia moltiplicità può divenire dannosa alli Socj, ed in conseguenza alla Piazza“.

„La smoderata smania di fare gli Assicuratori“ — si diceva — „può far stabilire molte Case filiali in Amburgo, Venezia, Genova, Livorno, Ferrara, Costantinopoli, ed altrove. Questi stabilimenti producono molti disordini a danno de' Mandanti e del Commercio“.

---

[1]) Nell'anno 1794, anche a Ragusa, „per poter supplire a' bisogni propri, ed attrarre le Sicurtà de' Nazionali di fuori Stato“ veniva „stabilita e fondata“ la „Compagnia Ragusea di Sicurtà“ con un fondo di Ducati Centomila di grossi 40 per Ducato, diviso in duecento azioni di Ducati cinquecento ciascuna. A direttori vennero prescelti: Antonio Chersa, Gio. Mascarich e Raffaele Andrevich „tutti e tre col titolo e speciale incarico di Deputati e Presidenti per firmare li tocchi di Sicurtà“. Questi Deputati e Presidenti dovevano, a tenore del cap. XV della „Scrittura di Compagnia“, „regolare li Premi delle Sicurtà a norma delle Piazze di Genova, Livorno, Venezia e Trieste, con le quali dovevano tener vivo il carteggio per non essere d'aggravio alli Ricorrenti.“

[2]) Il Vital afferma che nell'anno 1795 le operazioni di tutte le Compagnie insieme sorpassarono i 70 milioni di fiorini e noi abbiamo potuto rilevare che nello stesso anno, ciascuna delle tre Compagnie: „Banco di Assicurazioni e Cambi marittimi“, „Camera di Assicurazioni“ e „Società greca di Assicurazioni“ aveva risolto di dare al Governo, a titolo di „volontario imprestito per i bisogni dello Stato“, la somma di fior. 8000. Di più, la „Camera di Assicurazioni“ aveva deciso „di interessarsi nella imprestanza, in via di Lotteria aperta dagli Stati dell'Austria inferiore, per la somma di fior. 10000“.

Così, per evitare siffatti malanni, ed anche „la sovversione generale della morale che fa che da alcuni Assicurati e Capitani si creda lecito di cospirare a danno degli innocenti Assicuratori, tessendo deposizioni ed atti per opprimerli e rovinarli“, venivano suggerite alcune riforme ed alcuni miglioramenti, fra i quali, troviamo quello della „formazione de' *Manifesti* — che diverranno poi i complicati e multiformi odierni Listini de' *premî* — che contenghino le condizioni alle quali ci assoggettiamo“.

All'incontro, certo è che fino a pochi anni prima, e cioè al principio del 1791, da coloro che non cercavano l'interesse puramente materiale, i direttori delle singole Compagnie venivano tenuti in una certa considerazione, poichè sta il fatto che quando l'Ufficio di Borsa mercantile, per risoluzione del Governo di Vienna, era stato incaricato di far esaminare il progetto „formato in Trieste“ delle „solide Leggi di navigazione, assicurazioni e Cambi marittimi“ e di proporre le eventuali modificazioni, aveva scelti a far parte della Commissione all'uopo istituita: Domenico Francesco Belletti della „Camera di Assicurazioni“, Carlo de Maffei della „Compagnia vecchia di Assicurazioni“, Ciriaco Catraro del „Banco di Assicurazioni e Cambi marittimi“ e Cesare Pellegrini della „Società greca di Assicurazioni“, mentre nel 1785, allorchè tale progetto veniva compilato, gli assicuratori, ad eccezione di uno, erano stati completamente ignorati.

L'attuario o relatore della nuova Commissione fu, naturalmente, l'unico assicuratore, Samuele Vital; [1]) la prima seduta

[1]) Accademico degli Arcadi Romano-Sonziaci, il Vital lesse anche ed illustrò, nella Sessione dell'Accademia del 10 marzo 1796, un suo progetto „per l'erezione di una Torre, ossia Fanale sul Molo grande di Trieste“.

ebbe luogo il 29 gennaio 1791 „nella sala della „Camera di Assicurazioni“ in casa Rossetti al No. 585“; altre conferenze furono tenute ne' mesi di febbraio e marzo, ma siccome doveva essere predestinato che per le leggi di mare e di assicurazioni la nostra Regione dovesse attendere de' secoli, tutto il lavoro della Commissione andò probabilmente a finire dimenticato nelle soffitte di qualche Ministero di Vienna.

Sei anni più tardi, il povero Vital si lagnava acerbamente d'aver sprecato inutilmente tanto inchiostro e soggiungeva: „Abbiamo una Polizza così confusa, che è un seminario di liti; e quel che è peggio mancano Leggi proprie che vagliano ad interpretarle“.

Ma quali erano le polizze che gli assicuratori usavano allora ed a quali testi esse si uniformavano? Nessuno ancora rispose a tale domanda, e le indagini in questo riguardo saranno importanti anzitutto per la storia del nostro commercio e della nostra navigazione nel Settecento, e serviranno ad avvalorare quanto diremo in altro studio sull'origine storica del nostro diritto marittimo.

De' primi tre anni dalla fondazione della nostra prima Compagnia, sorta fra la meraviglia de' cittadini per l'incremento de' traffici, dovuto specialmente all'accasamento di gente d'ogni paese, nulla di preciso sappiamo; subito dopo però, quasi a ricordarci il sacro vincolo di fratellanza, ci viene in aiuto un documento veneziano prezioso.

I „Magistrati Eccellentissimi de' Cinque Savj alla Mercanzia, Deputati alla Regolazione della Marina Mercantile, e Consoli de' Mercanti“ avevano stabilito, con „il Decreto dell'Eccellentissimo

Senato veneto del 10 maggio 1770“, una „Polizza di Contratto di Assicurazione marittima“ del seguente tenore:

„Si assicurano dalli infrascritti per le somme rispettive, e per il premio che cadauno specificherà nella sua firma il corpo, spazi, e corredi del bastimento, che è, o sarà in rischio di mare, comandato dal Capitano, e per il viaggio o tempo dichiarati nella Estesa a tergo della presente Polizza, e con li patti, modi, e condizioni seguenti.

1.⁰ *Ogni danno, e perdita derivanti dai sinistri, ed accidenti del mare, da naufragio, da investimento a Terra, da fuoco, da Corsari, e Pirati, e da ogni sorte di gente, da barattaria, fuga, o bararia del Capitano, o da ogni altro caso fortuito sia di che natura esser si voglia, che intervenisse, o fosse intervenuto, saranno a peso e rischio degli Assicuratori, cosicchè in ognuno di tali avvenimenti, li Assicurati abbiano ad essere resarciti per le somme assicurate.*

2.⁰ *Parimenti li Assicuratori saranno obbligati al pagamento delle somme assicurate, se del Bastimento, sopra il quale è fatta la sicurtà, non si averà avuto notizia nessuna nel corso di un anno compito dopo la sua partenza dall' ultimo Porto, dal quale se ne abbia ricevuto.*

3.⁰ *La sicurtà resterà sempre ferma, e valida colli obblighi medesimi alli Assicuratori, se accadesse, che venisse fatto errore nel nome del Capitano del bastimento, o se per morte, o per altra cagione venisse il Capitano stesso cambiato, ed altri quello patroneggiasse: purchè per tutte le altre circostanze si riconosca la verità, et identità del rischio assicurato.*

4.⁰ *Si eccettuano dal rischio, e dall' obbligo degli Assicuratori li danni derivanti al bastimento, spazi, e corredi assicurati,*

nei casi nei quali per legge, o consuetudine ha luogo il risarcimento in comparto per contribuzione di avaria; e parimenti in quelli, nei quali per qualsivoglia accidente della navigazione il Capitano nel corso del viaggio assicurato sia obbligato alla concia del bastimento, ed al discarico, onde rendersi atto al proseguimento; e così pure quei danni che per qualunque modo accadono ai soli corredi, salvandosi il corpo del bastimento.

5.° *Il premio s' intende guadagnato dalli Assicuratori nel punto in cui firmano la sicurtà; ed il loro rischio principia in Venezia da che il bastimento è sorto in Spignon per sortire dal porto di Malamocco, e di là dalla Motta di Castello quando va fuori per il porto di S. Nicolò di Lido. E se il bastimento è fuori, o di ritorno per Venezia, o diretto per altri Porti, il rischio principia ore ventiquattro da che sarà ancorato nel Porto dal quale si vuole assicurato, e finisce ventiquattr' ore dopo che, salvo dalli suddetti avvenimenti assicurati, sarà ancorato nel Porto ove finisce il viaggio assicurato. E nelle sicurtà fatte a tempo, o di andata, e ritorno, corre il rischio dell'Assicuratore anco per tutto il tempo della stazione del bastimento nei Porti in viaggio.*

6.° *Ferma, e valida resta la sicurtà in ogni direzione che il Capitano avesse da prendere nel pattuito viaggio, o tempo, secondo l' arte sua, navigando a destra, ed a sinistra, di sotto e sopra vento, una e più fiate, e toccando tutte le Scale, Porti, Stazzi, Spiagge, e Ridotti in cammino, e fuori ancora, quando sia costretto da necessità di navigazione, e di sicurezza, con andare, stare, caricare, discaricare, e ricaricare, e fare tutto quello che gli occorresse, purchè non muti viaggio, o non ecceda il tempo assicurato. E parimente ferma, e valida resta la sicurtà*

per ogni tempo, e caso in cui il bastimento medesimo venisse impiegato all'obbedienza, o al servizio di questa Serenissima Signoria.

7.º *Accaduto alcuno dei casi, per li quali sono li Assicuratori obbligati, doveranno li Assicurati notificare ad essi il successo in forma pubblica, e legale, e rinonciargli ogni ragione nel ricupero fatto, o da farsi del corpo, spazi, e corredi, o altri interessi assicurati proporzionatamente alle somme; con libertà però alli Assicurati stessi, al Capitano, Agenti, o Commessi loro, di agire, e spendere per il ricupero a conto anco delli Assicuratori fino a che provedano di concerto con chi ha interesse nel bastimento medesimo in tutto, o in parte scoperto di sicurtà, onde e lo speso, ed il ricuperato resti a rata porzione ripartito.*

8.º *Riconosciuto il caso a carico delli Assicuratori, saranno da cadauno di essi pagate le rispettive somme, per le quali averanno firmalo la sicurtà, quanto a cadaun altro che presentasse la presente polizza senza contradizione di sorte alcuna mesi sei dal giorno, nel quale sarà stata fatta la notificazione del successo, ed intimata la rinoucia come sopra.*

9.º *Il rischio assicurato nella sua realità, e quantità doverà esser comprovato con quei documenti, che hanno dato titolo all'Assicurato di farsi assicurare: ed il valore del bastimento nel corpo, spazi, e corredi sarà calcolato sull' apprezziamento concordato nella estesa vaglia, o non vaglia, e col medesimo ragguaglio sarà calcolato l' interesse scoperto.*

10.º *Vale la sicurtà tanto per il rischio, quanto per la consecuzione del premio, quando anche al tempo in cui fu firmata fosse accaduto il sinistro; ovvero il bastimento assicurato fosse*

giunto a salvamento al suo destino; purchè legalmente non consti che quando la sicurtà fu fatta, o commessa di fuori non vi fosse nella terra la nuova del successo, nel qual caso si considera come se fatta non fosse. Nel caso poi, in cui o per consenso delle Parti, o per obbligo si fa storno della sicurtà o volontario, o sforzato, li Assicuratori averanno sempre guadagnato un premio di mezzo per cento.

11.° *In caso di litigio saranno obbligati li Assicuratori a depositare le somme da cadauno assicurate mesi sei dopo la intimazione del danno, e della rinunzia, per essere disposte nel fine delle lite in esecuzione del giudizio definitivo.*

12.° *Ogni patto, ed ogni convenzione tra li Assicurati e li Assicuratori, che diversificassero dal tenore della presente polizza senza contravvenire alle pubbliche Leggi, si doverà con chiarezza esprimere nella estesa a tergo con la sottoscrizione e col registro del pubblico Mezzano per l'adempimento.*"

Ma questa polizza di sicurtà marittima, come pure un'altra per le mercanzie, del tenore pressochè identico alla prima, avevano bisogno di una „Terminazione". Essa veniva infatti compilata dai medesimi Savj alla Mercanzia e Consoli de' Mercanti [1]) in 23 articoli, ed approvata con decreto del Senato veneto del 31 agosto 1771, prescrivendo, fra altro, l'adozione assoluta de' moduli debitamente bollati (separato quello sui corpi de' bastimenti da quello sulle merci) stampati „dallo Stampator Ducale" e „dispensati a' soli Mezzani al prezzo di lire due ogni

[1]) Che erano: Bertucci Dolfin, Paolo Querini, Anzolo Marcello, Domenico Michiel, Prospero Valmarana, Savi alla Mercanzia, e Pier Antonio Trevisan, Lio Bembo, Marc' Antonio Venier, Consoli de' Mercanti, ed Alvise Contarini e Zan Alvise Mocenigo, Deputati alla Regolazion di marina.

venti polizze, e ciò o con ricevuta estesa e firmata dal Mezzano admesso, e riconosciuto, o con altra simile scritta, o sottoscritta dal suo legittimo Procuratore, o Agente, in pena allo Stampator suddetto di ducati cento V. C. ed altra ad arbitrio del Magistrato de' Consoli".

Ora, l'esame delle vecchie e polverose carte del nostro archivio ci condusse ad una irrecusabile constatazione di fatto, e cioè, che dopo il 1770, gli assicuratori, gli armatori ed i commercianti triestini, e quindi anche quelli fiumani, non conoscessero e non adottassero altre polizze di sicurtà marittima che quelle compilate dai veneziani.

Infatti il testo delle polizze usato dalla „Camera Mercantile" triestina, che con tutta probabilità fu copiato da quello della „Vecchia Compagnia di Assicurazioni", combina perfettamente con quello delle polizze emanate dai Cinque Savj alla Mercanzia e non contiene che lievi modificazioni più formali che sostanziali.

La polizza nostra aveva pure 12 articoli, e la sua premessa sonava così: „In nome di Dio". „Noi sottoscritti Direttori della *Camera* di Trieste dichiariamo, confessiamo d'aver accettato a rischio, pericoli, e disastri di detta *Camera* per le somme rispettive, e per il premio che si specificherà nel firmare la presente, il corpo, spazzi e corredi del bastimento . . . . . che è, o sarà in rischio di mare comandato dal capitano . . . . . e per il viaggio e tempo dichiarato nell'estesa, e con li patti, modi, e condizioni seguenti" . . . . .

Il documento incomincia con un'invocazione: „In nome di Dio", e ciò ci palesa che anche da noi il sentimento religioso accompagnava gli atti dell'attività commerciale di quell'epoca.

Non si riscontrano, è vero, sulla nostra polizza le vignette rappresentanti lo stemma della città e le armi del comune, nè la vergine ed i santi, come sulle polizze delle altre città marinare, ma essa ci dice chiaramente che l'assicuratore, nella coscienza dell' esistenza di una mente sovraumana che regolasse tutte le cose del mondo, aprisse la sua anima a quel sentimento di fede e di speranza che il salmista espresse con le parole: „La voce del Signore è sopra le acque; l'Iddio di gloria tuona; il Signore è sopra le grandi acque".[1])

Anche i codici de' mercanti fiorentini del Trecento e del Quattrocento incominciavano con le sacramentali parole „Al nome di Dio amen", ma esse, in quel tempo, erano destinate a nascondere sentimenti di ben altra specie.

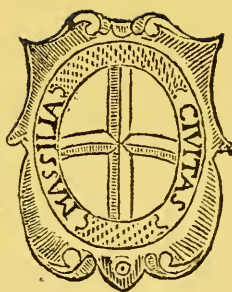
I precetti teoretici ispirati infatti in tali codici ad una certa moralità, i consigli opportuni e gli utili ammaestramenti contribuivano a rendere esperti e consumati gli uomini nella gran folla della gente che della vita e specialmente de' traffici conosceva ogni malizia ed ogni inganno. Perchè, giova ricordarlo, „l'interesse, in quella società di mercanti, avidi di far la roba, era d'ogni azione legge suprema".[2])

L'invocazione a Dio continuò a sussistere sulle polizze triestine fin quasi la fine del secolo scorso, e da quest'epoca l'ideale sparì per lasciar posto alla parte pratica, e ad un testo molto più sviluppato di quello del secolo precedente.

Seguono nella nostra polizza gli articoli 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9 e 10 che sono identici a quelli della polizza veneziana,

[1]) Salmo di Davide XXIX, versetto 3.

[2]) „La vita privata dei fiorentini" — Conferenza di Guido Biagi — Milano — F.lli Treves — 1893.

Polizza di assicurazione di Marsiglia
del 30 novembre 1767.

AU NOM DE DIEU ET DE LA S^TE VIERGE

QUE CONDUISE LE TOUT A BON SAUVEMENT.

Se font assurer Messieurs Jacques Rabaud & Compe negocians de cette Ville de marseille pour leur Compte ou pour celui de leurs Co-Interessés s'il en ont, De sortie du Levant Jusques en Cette dites Ville touchant et faisant Echelles En tous les Lieux & endroits que Bon semblera au Capitaine permis a icelluy de derrouter & de Retrograder Et c'est sur les facultés & marchandises que se trouveront chargées sur le brigantin Nommé L'actif Commandé par le Capitaine Barthelemy Loudier du martigues ou autre pour luy, ainsy que les sieurs assurés feront apparoir En Cas de Sinistre ou perte que dieu garde par Connoissement ou autre sorte D'Ecriture. payable audit Cas de perte En Especes sonantes a celluy qui se trouvera porteur de la presente sans ordre ny procure franc D'avaries Et c'est sur bonne ou mauvaise nouvelle Renonceant a la lieue & demy par heure ayant Evalué du Consentement des parties la piastre a trois Livres tournois piece Le tout de pacte Exprés. prenant les Sieurs assureurs soussignés la risque de cette assurance du Jour & heure que lesdittes facultés & marchandises ont esté ou seront chargées sur le brigantin, Jusques a ce qu'elle soit arrivée En Cette dites ville, Et Dechargé Le tout a terre a bon sauvement DLL.

Alors ledit risque sera fini. Et veut que tous ceux qui prendront de cette Assûreté, passent le même risque que lui, tant divin qu'humain, d'Amis, Ennemis, Connus ou Inconnus, Prises & Détention de Seigneuries, soit Ecclesiastiques ou Temporelles, Represailles justes ou injustes, Bande ou Contrebande, Marque, Contremarque, de Vent, Foudre, Feu, Jet à la Mer, & de tous autres inconveniens, perils & cas fortuits qui pourroient arriver, se mettant à son même lieu & place, comme si assûré ne fût, sans qu'ils puissent dire, alleguer ni controuver aucune chose à ce contraire, qu'ils n'ayent au préalable garni la main des sommes par eux respectivement assûrées, qu'ils promettent payer trois mois après les nouvelles assûrées du sinistre ou perte, que Dieu ne veüille, & en après plaider si bon leur semble; lesquels trois mois seront comptés du jour que l'Assûré aura fait la declaration de la perte ou sinistre aux Archives de la Chambre du Commerce, & ce par écrit dans un Registre particulier à ce destiné. Et pour meilleure validité de cette Assûreté, lesd. S^rs Assûreurs obligent leurs biens à toutes Cours.

FINALEMENT, veut & ainsi d'accord avec lesdits Assûreurs, que la presente Ecrite d'Assûreté ait autant de force & obligation comme si c'étoit un Contrat public, en la meilleure condition que puisse être, avec toutes les Clauses qu'apartiennent aux Ecrites d'Assûreté.

DIEU LES CONDUISE ET FASSE SALVE. *AMEN.*

£1000 Joseph Arnoux assure mille Livres Rem pour les Risques Bons pour leurs franc d'avarie a marseille ce 30 Novembre 1767 DLL

£2000 — C.A. Magallon assurerons Deux milles Livres moitié pour ami DLL

£1200 — Grelling frères assurent Douze cent livres DLL

£ 1600. Rebufel assure Mille six cent livres, Je dis mille six cent livres, moitié p. amy, D L C

£ 1700. Theric par procuration de Mr. alexandre Tavernier decourtine assure Dix sept cent livres dont sept cent livres pour amy D L C

Clos et fermé La presente assurance par nous notaire royal soussigné, Du consentement des parties, pour La somme de sept Mille cinq cens Livres, a marseille Le trente novembre mille sept cens soixante sept D L C

Langlade

Polizza di assicurazione di Marsiglia
del 7 marzo 1783.

N°. 125 bis.

AU NOM DE DIEU ET DE LA Ste. VIERGE,

QUE DIEU CONDUISE LE TOUT A BON SAUVEMENT.

S e fait assurer Monsieur Joseph Fiquet Negt. de cette Ville de Marseille pour son Compte propre, [illegible] de Marseille jusques aux Isles françoises de l'Amérique [illegible] ... la Somme de Quatre Vingt quinze Mille Livres ... [illegible]

Alors ledit risque sera fini. Et veut que tous ceux qui prendront de cette Assûreté, passent le même risque que lui, tant divin qu'humain, d'Amis, Ennemis, Connus ou Inconnus, Prises & Détention de Seigneuries, soit Ecclésiastiques ou Temporelles, représailles justes ou injustes, Bande ou Contrebande, Marque, Contremarque, de Vent, Foudre, Feu, Jet à la Mer, & de tous autres inconvéniens, périls & cas fortuits qui pourroient arriver, se mettant à son même lieu & place, comme si assûré ne fût, sans qu'ils puissent dire, alléguer ni controuver aucune chose à ce contraire, qu'ils n'aient au préalable garni la main des sommes par eux respectivement assûrées, qu'ils promettent payer trois ~~mois après les nouvelles assûrées du~~ sinistre ou perte, que Dieu ne veuille, & en après plaider si bon leur semble; lesquels trois mois seront comptés du jour que l'assûré aura fait sa déclaration de la perte ou sinistre aux Archives de la Chambre du Commerce, & ce par écrit dans un Registre particulier à ce destiné. Et pour meilleure validité de cette Assûreté, lesd. Sieurs Assûreurs obligent leurs biens à toutes Cours.

FINALEMENT, veut & ainsi d'accord avec lesdits Assûreurs, que la présente Ecrite d'Assûreté ait autant de force & obligation comme si c'étoit un Contrat public, en la meilleure condition que puisse être, avec toutes les Clauses qu'appartiennent aux Ecrites d'Assûreté.

DIEU LES CONDUISE ET FASSE SALVE. *AMEN.*

£ 3000 [illegible] assure trois Mille Livres [illegible] un & demi pour cent [illegible] six mois [illegible] Marseille [illegible] 1787

£ 2000 [illegible] assure deux mille Livres [illegible]

£ 2000 [illegible] assure quatre mille livres [illegible]

salvo la sostituzione della parola „Camera“ al termine „Assicuratori“.

Il 5^0 articolo non differisce guari da quello della polizza di Venezia se non dove viene definito il principio del rischio che, naturalmente, doveva „principiare da Trieste o altro luogo da spiegarsi“.

L' ultimo capoverso dell' art. 6, dovette necessariamente esser riformato così: „e parimente ferma, e valida resta la sicurtà per ogni tempo, e caso, in cui il bastimento medesimo venisse impiegato all' obbedienza, o al servizio Sovrano, o Pubblico“.

All'art. 11, oltre che alla sostituzione della parola *litigio* in *contenzioso,* veniva aggiunto il seguente nuovo capoverso: „ovvero prima pagare agli Assicurati la somma assicurata, e poi litigare la Causa, previa però una solita pieggeria di rendere alla stessa Camera li denari ricevuti, con di più 10 per cento per titolo di condanna, qualora la Sentenza fosse pronunciata a favore della medesima, verso tali punti sarà in libertà dell'Assicurato di accettare o il deposito, ovvero il pagamento“.

All' art. 12, in fine, veniva fatta la seguente aggiunta: „E per l' osservanza di quanto in questa si contiene la *Camera* obbliga agli Assicurati tutto il suo fondo effettivo di f. 500 mila correnti di Vienna, sottoponendosi alli Tribunali competenti etc. Nave nominata . . . . . sopra corpo, spazi, e corredi della nave medesima apprezzata d' accordo la somma di f. . . . .“

Da quanto precede risulta dunque anzitutto confermato che la nostra „Camera Mercantile di Assicurazioni Marittime“ aveva un capitale di f. 500.000 correnti di Vienna, e poi che in un solo riguardo la polizza triestina era, se può dirsi così, più onerosa per gli assicurati in confronto a quella di Venezia, cioè quando

si verificava il caso di una contestazione, nel quale, se pronunciato a favore della *Camera,* l'assicurato doveva esborsare una penale del 10%.

Questa circostanza c'induce a sospettare che gli assicuratori triestini non avendo, come non hanno ancora, una savia legge che tutelasse i loro diritti e li proteggesse, cercassero, con lo spauracchio della penale, di costringere gli assicurati a ben guardarsi dal ricorrere con leggerezza a' tribunali.

Nella polizza triestina non vi ha menzione dell' istituto importante del Mezzano o del Sensale (App. 3), mentre sappiamo che quest' ultimo era tenuto a frequentare la Borsa mercantile.

Appena nel „Nuovo regolamento per li Sensali" [1]) del 2 luglio 1804, troviamo per incidenza nominato il Sensale di sicurtà. Esso veniva dispensato dall' obbligo di far sottoscrivere le parti contraenti nel suo *taccuino;* e nella „Tariffa delli diritti di Sensali patentati" figurava una rubrica, la quale stabiliva $^1/_6$ per cento da soddisfarsi dall' assicuratore per gli affari conclusi per sicurtà marittime o terrestri. Con la legge del 4 aprile 1875, concernente i „mediatori di commercio ossia Sensali" si riconosceva ch'essi potessero occuparsi „in contratti di assicurazioni, di cambio marittimo, di carico e noleggio di bastimenti e così pure in trasporti per terra o per acqua e per altri oggetti concernenti il commercio".

[1]) Sino alla fine del Settecento, negli atti pubblici veniva usato anche il termine veneto di Mezzano. Vedi, fra altro, l'annunzio nell' „Osservatore Triestino" d. d. 12 luglio 1790 così concepito: Vi sono da vendere venti Azioni della „Camera Mercantile di Assicurazioni". Chi volesse applicarvi si compiacerà insinuarsi al pubblico Mezzano Vita Sacchi. Altri Mezzani, o pubblici patentati Sensali che si occupavano, in quest'epoca, della vendita di Azioni delle Compagnie di sicurtà erano: Francesco Leopoldo Poschinger e Giov. Batt. Pontini. Ne' vecchi statuti triestini sono chiamati „messetae", in italiano „messeti" e „sensali" già nello statuto del 1550.

A Fiume invece, mentre il „Regolamento per li Sensali“ del 1785 conteneva le stesse disposizioni di quello di Trieste del 1804, di recente, il Sensale di sicurtà veniva retribuito molto meglio che da noi, poichè gli „Usi di piazza“, fissati da quella Camera di commercio e d' industria, in base alla legge del 1868, stabilivano che „nelle Sicurtà sui corpi dei navigli e su trasporti marittimi o terrestri, il Sensale percepisse l' uno per cento del *premio*, da soddisfarsi dall' assicuratore“.

Di particolare interesse in questi regolamenti troviamo che i Sensali di sicurtà si occupavano simultaneamente anche del noleggio de' bastimenti: duplice ufficio che si riscontra pure costantemente fra i Sensali di Genova e di Pisa del medio evo. L'esistenza anzi di quest' abitudine, diede argomento agli storici più moderni per asserire che in origine, alla redazione del contratto di sicurtà servì, probabilmente, il contratto di noleggio. „C'était prudent — scrisse il Lefort — c'était supprimer, pour le contrat qui venait de naître, la possibilité d'une contestation quant à sa régularité; c'était faire en quelque sorte passer l'innovation sous le couvert d'un contrat ancien. C'était logique, d'autre part: le contrat d'assurance s'associe complètement au contrat d'affrètement. Enfin, il était naturel de voir les personnes chargées à la fois de dresser les actes relatifs à l'affrètement et de rédiger les polices d' assurances, introduire les dispositions dont elles avaient une connaissance parfaite et dont peut-être, comme tous ceux confinés dans leur specialité, elles s'exagéraient l'importance ou la valeur“. [1])

---

[1]) Introduzione alla traduzione del libro di E. Bensa: „Il contratto di assicurazione nel medio evo“.

A prescindere da tutto ciò, la polizza di sicurtà che abbiamo illustrata, accresce il numero, non certo esiguo, de' documenti vivi e palpitanti che caratterizzano la nostra vita mercantile italiana della seconda metà del Settecento, ed ha anche una spiccata importanza se si rifletta ch'essa girava quotidianamente fra le mani de' nostri assicuratori, commercianti, sensali, armatori, capitani ecc. vale a dire fra tutta quella rilevante schiera di persone che costituiva la parte più vitale e più attiva della popolazione triestina.

Cotesta polizza o, per meglio dire, coteste polizze (perchè abbiamo detto che quella per le merci era uguale a quella per i bastimenti), furono compilate in quell'epoca in cui il Baldasseroni poteva scrivere: „tre sono i principali oggetti che hanno servito di base a tutte le Leggi, che sono state dirette a regolare le Assicurazioni marittime e che lo devono essere a quante se ne possino immaginare in appresso, acciò l'oggetto di questa utilissima invenzione resti adempiuto con quella perfezione a cui ha diritto; il primo è quello della buona fede fra tutti quelli che devono aver parte nella Negoziazione, e d'impedire, che da qualunque persona o direttamente o indirettamente, e per qualunque mezzo, si devii da questo principio; l'altro è quello di escludere dalle Negoziazioni di tal natura qualunque condizione, e restrizione, che sia capace di attraversare l'accrescimento del Commercio, e in qualunque maniera possa trattenere, o impedire i Concorrenti al medesimo, o allontanarne quelli che l'esercitano, ed il terzo finalmente, che il bene pubblico sia sempre preferito all'interesse dei Particolari". E queste polizze rimasero da sole in uso presso i nostri assicuratori fino al principio dell'Ottocento; epoca in cui, accresciuto il numero

MANIFESTO.

Sebbene sia a cognizione, tanto di queſti Commercianti, quanto di quelli di Coſtantinopoli, Smirne, ed altre Piazze, che le sottonominate Compagnie di Assicurazioni ànno deputate Persone in Coſtantinopoli ed in Smirne, che in qualità di loro Proccuratori le rappresentano, e li quali ànno preciso ordine di agire, per conto delle Compagnie suddette, all' occasione di Naufragj, Avarèe, e Perizie delle Merci avareate, affinchè, coll' intervento di detti Proccuratori, venghino riconosciuti e rilevati li patimenti delle Merci, e formate, al caso, le Avarèe, con quell' ordine ed equità che richiede la diſtributiva giuſtizia; ciò nonoſtante le soprannominate Compagnie ebbero il dispiacere di vedersi a presentare da' loro Assicurati, de' Regolamenti di Avarèe, e Rilevazioni de' danni di Merci avareate, senza che nella formazione di tali Avarèe e Perizia de' danni, vi siano intervenute le Persone che in qualità di Proccuratori rappresentano, nelle suddette rispettive Piazze, queſte Compagnie di Assicurazioni.

Per ovviare quindi l' inconveniente ed i litigj, che da una sì irregolare procedura potrebbero derivare; ed essendo queſte Compagnie d' Assicurazioni nemiche de' litigj, ànno unanimemente risolto e convenuto di far publicare, col mezzo delle ſtampe e publici foglj, a regola e direzione, tanto de' Negozianti di queſta Piazza, quanto per quelli di Coſtantinopoli, Smirne ed altre Piazze del Levante, nonchè de' Capitani di Baſtimenti mercantili di qualunque Nazione:

Che le sottosegnate Compagnie di Assicurazioni non daranno alcun ascolto, nè faranno buona agli Assicurati qualunque pretesa di Avarèa, sia generale, che particolare, quando, per la formazione dell' Avarèa, o Rilievo del danno, mediante perizia, non abbiano in precedenza fatte a tal' uopo le loro iſtanze appresso la Ces. Reg. Cancelleria del Sig. Internunzio, coll' intervento anche del Sig. Niccolò Fotius in Coſtantinopoli, Proccuratore delle sottosegnate Compagnie, e lo ſtesso metodo dovrà tenersi in Smirne; a qual' effetto dovranno essere fatti li ricorsi appresso la Cancelleria di quel Console Imperiale Sig. de Cramer, coll' intervento delli Signori Pezzer figli & Comp., Proccuratori delle appiedi segnate Compagnie; ben inteso, che le Perizie dovranno effettuarsi nelle Dogane di Coſtantinopoli e Smirne, a qual' effetto non potranno levarsi li Colli avareati dalle rispettive Dogane, sennonchè dopo effettuata la Perizia del danno.

E per la formazione delle Avarèe, Perizie de' danni, e per qualunque altra pretesa che accadesse negli altri Porti, Scale ed Isole del Levante, Soria, ed in qualunque altro luogo del Dominio Ottomanno, dovranno li Commercianti, o Capitani, rivolgere le loro Iſtanze appresso li Consoli, o Vice-Consoli auſtriaci.

Sapranno quindi prendere le loro misure tutti quelli a' quali può interessare la suddetta risoluzione presa da queſte Compagnie, la quale tende unicamente ad allontanare li litigj e queſtioni che cadere potrebbero sopra le Sicurtà che dalle medesime venissero assunte, e con ciò rendere prontamente la dovuta giuſtizia alle pretese degli Assicurati.

TRIESTE, *il dì* 21 *Novembre* 1801.

Il presente Manifeſto comincierà ad avere il suo effetto dal dì 1mo. gennajo 1802. in poi.

Li Direttori della Società Greca, approvano in tutto come sopra,
Teodoro Manzurani, G. e C. Cavacco.

Li Direttori della Camera d' Assicurazioni,
Gio. Battiſta Pontini, P. F. Oeſterreicher, G. Weber.

Per il Banco d' Assicurazioni e Cambj Marittimi,
Philipp Kohen, Pietro Sartorio.

Per la Nuova Compagnia d' Assicurazioni,
Leon ed Aron Vivante, Gaspero Casati.

delle Compagnie [1]) e rendendosi più necessario un ampliamento nella determinazione de' rischî e nella limitazione delle responsabilità, s'incominciò a pubblicare i già accennati „Manifesti", [2]) sui quali si stabiliva fra altro che „per ovviare l'inconveniente (della regolazione e della stima delle avaree senza l'intervento dei loro rappresentanti Procuratori) ed i litigi, che da una sì irregolare procedura potrebbero derivare; ed essendo queste Compagnie d'assicurazioni nemiche di litigi, li Commercianti, o Capitani dovessero, per la formazione delle Avaree, Perizie de' danni, e per qualunque altra pretesa che accadesse negli altri Porti (oltre che quello di Costantinopoli), Scale ed Isole del Levante, Soria, ed in qualunque altro luogo del Dominio Ottomano, rivolgere le loro istanze appresso li Consoli, o Vice-Consoli austriaci".

Uno di questi „Manifesti", che porta la data del 21 novembre 1801 è prezioso per noi, poichè ci dice che le quattro Compagnie di sicurtà marittime: la „Società greca di Assicurazioni", la „Camera d'Assicurazioni", il „Banco d'Assicurazioni e Cambi marittimi", e la „Nuova Compagnia d'Assicurazioni" avevano a Costantinopoli un comune *Procuratore* nella persona di certo Nicolò Fotius ed a Smirne in quelle di certi Pezzer figli e Comp., mentre a Trieste fungevano da direttori: Teodoro Manzurani e G. e C. Cavacco per la prima; Giov. Battista Pontini, P. F. Oesterreicher e G. Weber per la seconda; Filippo Kohen e

[1]) Il Baldasseroni, che stampò il suo libro nel 1786, scrive: „E finalmente a Genova, ed in ultimo luogo a Trieste furono conclusi simili utilissimi stabilimenti (di sicurtà) che tuttora fioriscono, e che portano la quiete all'assicurato...

[2]) La pubblicazione de' così detti „Manifesti" od „Avvisi", avvenne anche sulle altre piazze marittime. Ne abbiamo veduto uno del porto di Livorno con la data del 4 novembre 1782, ove trovasi indicato il *premio* per le merci da Trieste, Venezia ed Ancona andata e ritorno.

Pietro Sartorio per la terza, ed infine Leon e Aron Vivante e Gaspare Casatti per l'ultima.

Il *Procuratore* era, in embrione, ciò che oggi è il „Commissario di avarie", incaricato, in virtù di uno speciale mandato, d'intervenire e di sorvegliare alla constatazione degli eventuali danni tanto ai bastimenti quanto alle mercanzie, e talvolta anche con facoltà più estesa d'interessarsi per le riparazioni, di concludere accomodamenti e fissare compensazioni.

L'ufficio del „Commissario di avarie", specialmente da quando quasi tutte le Compagnie di assicurazioni marittime incominciarono ad istituire agenzie e filiali in ogni scalo marittimo di qualche conto, assunse una spiccata importanza e costituì un valido elemento che dovrebbe far evitare una quantità di abusi e di malanni. La Compagnia affida per ciò il mandato di „Commissario d'avarie" a persone di sua piena fiducia e di conoscenza delle leggi e degli usi della rispettiva piazza, affinchè ne tutelino gli interessi ne' casi di danni e di sinistri con la maggior possibile attività e diligenza non solo, ma anche con la massima onestà ed equità.

* * *

Nel settembre del 1803, accresciuto frattanto il benessere materiale della città per lo sviluppo de' traffici e della navigazione, noi vediamo il numero delle Compagnie di sicurtà più che raddoppiato. Alle già nominate s'aggiungevano: la „Compagnia degli assicuratori particolari", diretta da Pietro Moraitini ed Antonio Cochini; lo „Scancello Sicurtà e Cambj", diretto da Onorato Galliciy e Sanson Levi; la „Camera di assicurazioni marittime di Lussinpiccolo", diretta da G. Pillepich; in fine la

Nro. 5906.

CIRCOLARE

del Cesareo - Regio Governo di Trieste

concernente la proibizione di ogni caricazione superiore alla salutifera portata del bastimento, o sopra-coperta.

Recenti funestissimi esempj comprovano la necessità di togliere l'abuso delle caricazioni smoderate e sopra-coperta, che da qualche tempo arbitrariamente si praticano in aperta contravvenzione alle sovrane leggi, ed in danno e discredito manifesto della suddita navigazione mercantile. Quindi è, che questo Governo, ad urgente istanza delle Compagnie di Assicurazioni, come pure, sopra successiva rimostranza di questa Deputazione di Borsa, trova giusto di ordinare:

1mo. Che il Capitano del Porto, come pure gl'Imp. Regj Consoli e Vice-Consoli, o Agenti consolari, debbano scrupolosamente invigilare sopra l'esatta osservanza di quanto è prescritto nel Sovrano Editto politico di Marina nelli §§. 34 e 36 dell' Art. II., onde resti impedita ogni caricazione superiore alla salutifera portata del Bastimento, e sopra-coperta.

2do. Che i medesimi, quando, con loro presaputa o per loro negligenza, potesse riuscire ad un Capitano di eludere la prefata legge, si terranno per risponsabili di qualunque danno che ne risultasse in pregiudizio de' Proprietarj del Carico e del Bastimento, o degli Assicuratori, e

3zo. Che quelli Capitani, i quali d'ora in poi si rendessero rei di abusiva Caricazione sopra-coperta, oltre la perdita del Nolo ed il risarcimento di danni che potrebbero risultare, saranno giudicati inabili alla Navigazione, e puniti a norma delle circostanze.

Il che si porta con la presente a comune notizia e direzione.

TRIESTE, il dì 3 dicembre 1803.

In assenza di S. E. il sig. Conte Governatore.

Francesco Filippo de Roth,

Capo interino del Governo.

Gio. Battista de Rinna,

ces. reg. Consigliere Governiale.

„Nuova Società di assicurazioni marittime“ pure di Lussinpiccolo, diretta da Mattio Tarabocchia e fratello Antonio.

Un mese dopo si accresceva di due il numero delle Compagnie: degli „Amici Assicuratori“, diretti da Stefano Risnich e Palikutia, Giorgio Teodorovich e Gio. Nicolich, e dello „Scrittorio di Sicurtà“, rappresentato da David d'Abram qm. Memo Curiel, F. T. Reyer e Prospero Fontanella.

Un avvenimento marittimo, non certo comune, del 1803 ci indica la potenza finanziaria delle Compagnie di quel tempo. Un terribile fortunale scatenatosi nel porto la notte dall' 11 al 12 gennaio aveva cagionata la perdita totale di ben undici bastimenti di varie nazioni, carichi di ricche merci, e la morte di parecchie persone; gli assicuratori pagarono somme enormi, ed il triste avvenimento veniva ricordato ancora nel 1824, anno in cui gli assicuratori, deplorando le miserabili condizioni del porto, avevano invocato alla Deputazione di Borsa il provvedimento di fornirlo di adatti fari e di colonne sicure per l'ormeggio.

Causa non del tutto estranea a questo disastro ed a quelli simili, se non così gravi, avvenuti in precedenza, potevano forse essere state le eccessive caricazioni di sopra coperta de' navigli e perfino fuori del bordo de' medesimi; caricazioni che necessitavano spesso l'intervento delle Compagnie di sicurtà e del Governo, come ce lo provano le *Circolari* che essi pubblicavano di quando in quando. Ne riproduciamo una del 3 dicembre 1803, con la quale il *capo interino del Governo*, Francesco Filippo de Roth, in assenza del Conte Governatore, ordinava „in seguito ad urgente istanza delle Compagnie di Assicurazioni e della Deputazione di Borsa“ :

„che il Capitano del Porto, come pure gl'Imp. Regj Consoli e Vice-Consoli, o Agenti consolari, debbano scrupolosamente invigilare sopra l'esatta osservanza di quanto è prescritto nel Sovrano Editto politico di Marina nelli §§ 34 e 36 dell'Art. II., onde resti impedita ogni caricazione superiore alla salutifera portata del Bastimento, e sopra-coperta."

Pene severe, come la perdita del nolo, il risarcimento de' danni e la inabilità alla navigazione, venivano minacciate a quei capitani che avessero trasgredito gli ordini del Governo, ma pur troppo le eccessive caricazioni di sopra-coperta continuarono finchè gli assicuratori le esclusero per qualche tempo dalle loro assunzioni.

Frattanto lo spirito di solidarietà e di comunanza si andava maturando, e nell'ottobre del 1804 „gli spettabili Sig.ri Direttori delle Compagnie di assicurazione, sempre intenti ad allontanare tutto ciò che potrebbe recare oggetto di controversia nelli Contratti di assicurazione, avevano rilevato, che da qualche tempo nelli Contratti stessi, si erano introdotti degli abusi, contro il di già stabile sistema delle rispettive riserve di avarie; e volendo essi evitare quelle dispute e litigi, che da questi potrebbero talvolta insorgere, sempre gelosi di mantenere a' loro stabilimenti quella buona fama e credito, che si erano acquistati mediante la loro leale condotta verso gli Assicurati; avevano di unanime consenso risolto di volere, che venisse precisato e posto in vigore l'in addietro usato sistema delle riserve di Avaree in questa Piazza, sopra ogni genere; in conseguenza di ciò, le Compagnie stesse avevano nominato li Signori Pietro Cozzi, Registratore della „Camera di Assicurazioni", Iseppo V. Almeda, Registratore della „Nuova Compagnia di Assicurazioni", Luigi Dorligo, Registratore

GLI SPETTABILI SIG.RI DIRETTORI DELLE COMPAGNIE DI ASSICURAZIONE

qui sottoscritti, sempre intenti ad allontanare tutto ciò che potrebbe recare un oggetto di controversia nelli Contratti di Assicurazione, avendo rilevato, che da qualche tempo nelli Contratti stessi, si sono introdotti degli abusi, contro il di già stabile sistema delle rispettive riserve di Avarèe; e volendo essi evitare quelle dispute e litigj, che da questi potrebbero talvolta insorgere, sempre gelosi di mantenere a' loro stabilimenti quella buona fama e credito, che si sono acquistati mediante la loro leale condotta verso gli Assicurati; ànno di unanime consenso risolto di volere, che venga precisato e posto in vigore l' in addietro usato sistema delle riserve di Avarèe in questa Piazza, sopra ogni genere; in conseguenza di ciò, le Compagnie stesse anno nominato li Signori *Pietro Cozzi* Registratore della Camera di Assicurazione, *Iseppo V. Almeda* Registratore della Nuova Compagnia di Assicurazione, *Luigi Dorligo* Registratore della Società li Amici Assicuratori, *Giuseppe Lazzaro Morpurgo* Registratore dello Scancello-Sicurtà-e-Cambj, quali furono incombenzati di formare il presente *Manifesto dell'uso e costume di questa Piazza, per l'esclusione delle Avarèe, secondo le qualità delle Merci che vengono assicurate.* Quindi, approvato dalle Compagnie stesse, viene trascritto a norma, regola, e direzione di tutti li Commercianti, il quale sarà operativo, quando però nella Scritta di Sicurtà, non venisse d' accordo contrattato diversamente.

Rubrica 1.ma

a Tutto Rischio, con la riserva a favore degli Assicuratori dell' Avarèa particolare del 3. per cento, e della generale di 3. per cento a norma della Polizza di Sicurtà.

Ambra grezza
Antimonio
Bende stagnate
Cera grezza, e lavorata
Cingo, ossia Gellamina
Chiodi di ogni qualità
Coralli
Cottoni sodi
Denti di Elefante, ed Avorj
Ferramenta in lame, in mazzi, ed in pezzi
Filati bianchi, e rossi
Galloni buoni, e filo buono d' oro od argento
Gargiuolo
Gomena ed altri cavi
Gioje, e perle orientali
Lana lavata
Legnami da tinta, e da lavoro
Manifatture di cottone, di lino, lana, e seta
Marmi grezzi
Oro, Argento, e qualunque sorta di Contante
Osso di Balena
Piombo
Pegole
Risse
Rame
Stagno
Tamisi.

Rubrica 2.da

a Tutto Rischio, con la riserva a favore degli Assicuratori dell' Avarèa particolare del 10. per cento, e della generale del 3. per cento.

Alizari
Allume di rocca
Arsenico
Anice ossia Anèto
Amandorle amare, e dolci
Bulgari
Caffè
Caccao
Candele di sevo in casse
Coccinigli
Cioccolata
Corami
Cordovanni
Corde armoniche
Canapi
Cinabro intiero, e macinato
Colla caravella
Colofonio
Colori di ogni sorta
Drogheria di ogni sorta
Endaco
Filo d' angora
Frutti di ogni sorta in botti, barili, casse, scatole, e sacchi
Farina in botti, in sacchi, ed amido
Grena d' Avignone
Gomma di qualunque sorta
Galle di qualunque sorta
Gripola grezza, e lavorata
Lacca
Lametta
Lana soccida
Lini
Medicinali di ogni sorta
Manna
Noci muscate
Orpimento
Oppio
Pelliccerie di ogni sorta concie, o non concie
Potasch
Pellami secchi di ogni sorta, grezzi, e concj
Pelo camello, ossia Testich
Risi in sacchi, in botti, ed
Sapone (in fardi
Seme di lino in sacchi
Succo liquirizia
Stoppa
Seta cruda
Selnitro
Sale armoniaco.

segue Rubrica 2.da

a Tutto Rischio, con le riserve di contro espresse.

Spiga
Tabacco in foglia, e in polvere
Tamarindi
Thè
Vaniglia
Vitriuolo
Zolfo in casse, o in barili
Zuccheri di ogni qualità.

Rubrica 3.za

a Tutto Rischio, salvo colaggio, e spandimento; s' intende ancora in questa Rubrica salvo ancora il spandimento derivante da rottura naturale della botti, caratelli, fusti, vasi, fiasche di terraglia, vetro, o banda contenente i Liquidi.

Acquavita
Acque minerali
Agro di limone
Argento vivo
Butirro
Catrame
Mellasso, ossia Mellasso
Miele, e Siroppi
Olj di ogni qualità
Rosolj di ogni qualità
Spiriti, ed Essenze
Sevo
Trementina
Vini di ogni qualità, e Liquori, e qualunque altro articolo che fosse liquido.

Rubrica 4.ta

a Tutto Rischio, salvo rottura.

Ambra lavorata
Contarie, salvo la rottura per li fili
Lastre
Marmi lavorati
Madreperla
Porcellana di ogni sorta
Terraglie di ogni sorta
Vetrami di ogni sorta.

Rubrica 5.ta

a Rischio ordin.rio

Aringhe, ed ogni Pesce fumato
Aranci
Bottarghe
Baccalà, o Baccalari
Biade di qualunque sorta
Cambj marittimi
Carobbe
Cedri
Corpi de' Bastimenti, ed attrezzi
Formaggio salato a rifuso
Grano di qualunque sorta
Legume di qualunque sorta
Limoni
Noli
Paccotiglie de' Capitani, Marinari, o Passeggieri
Pozzolana
Riso alla rifusa
Soda
Seme di lino alla rifusa
Sale
Salumi, ed ogni qualità di pesce, o carne salata
Vallonea.

Rubrica 6.ta

a Tutto Rischio, salvo ruggine.

Aghi di ogni sorta, ed Ami
Acciali in casse
Acciajo di qualunque sorta grezzo, e manifatturato
Galloni falsi, e filo d' oro od argento falso
Lime
Oro cantarino
Padella
Sciabla, coltelli, falze e qualunque altra arma da taglio e da fuoco.

Rubrica 7.ma

a Tutto Rischio, con la riserva di qualunque Avarèa particolare, e con riserva della generale del 3. per cento.

Allume di rocca alla rifusa
Caviale
Fichi in reste, ed alla rifusa
Pelli fresche
Pennacchj di ogni sorta
Pomelle di ogni sorta
Spunghe
Terra oriana
Uve alla rifusa
Zolfo alla rifusa
Zaffranoni, e Zaffrani, ossia Arfori.

Rubrica 8.

a Tutto Rischio, salvo rottura, e guasto.

Chincaglierie di qualunque sorta
Manifatture di legno di qualunque sorta
Oriooli di qualunque sorta
Scattole di qualunque sorta, e Canocchiali
Specchi, Specchietti, e Lustri.

Rubrica 9.na

a Tutto Rischio, salvo bagnamento.

Carta di ogni sorta
Libri e stampe
Metallo battuto
Quadri da pittura.

TRIESTE, il dì 15 ottobre 1804.

Pietro Cozzi. *Iseppo Vita Almeda.* *Luigi Dorligo.* *G. L. Morpurgo.*

Le sottoscritte Compagnie approvano, in tutto, e per tutto, il soprascritto Manifesto, dando facoltà alli nominati Signori Registratori compilatori del medesimo, di insinuarlo all' Eccelso Governo, per essere stampato, e posto nelle publiche Gazzette; e parimente di rassegnarlo a' competenti Tribunali per notizia.

Dal Congresso generale delle Compagnie di Assicurazioni, tenutosi quest' oggi nella Camera di Assicurazione il dì 16 ottobre 1804.

Per la Vecchia Compagnia di Assicurazione
Carlo de Maffei, Deputato.

La Camera di Assicurazioni
P. F. Oesterreicher. *G. Weber.* *P. Cozzi*, Reg.

La Società Greca d'Assicurazioni
Giorgio, e Costantino Caracca. *Costantino Niotti.*

La Nuova Compagnia di Assicurazioni
Michele de Trys. *Aron Vivante.* *Iseppo Vita Almeda*, Reg.

La Società li Amici Assicuratori
Giovanni Nicolich. *Figli Plastara.* *Luigi Dorligo*, Reg.

Lo Scancello Sicurtà, e Cambj
Onorato Gallicyl. *Drago Teodorovich.* *G. L. Morpurgo*, Reg.

La Compagnia di Assicuratori particolari
Antonio Cochini. *P. Maraitini.*

Lo Scrittorio di Sicurtà
David d' Abram Mamo Curiel. *Prospero Fontanella.*
F. T. Reyer. *Matteo Tarabocchia.*

La Camera di Assicuraz. di Lussin-piccolo
Giorgio Pillepich, Procuratore.

La Nuova Società di Lussin-piccolo
Antonio Tarabocchia, Procuratore.

Lo Stabilimento di S. E. il S. Conte de Cassis
Semitner Per Procura *I. Sacm*, Registratore.

La Camera di Assicur. di Fiume, e Carlstadt
Giuseppe A. Susani, Procuratore.

Il Nuovo Banco di Assic., e Cambj marittimi
Pietro Sartorio. *Lazarich, e Gorascuki.* *Philipp Kohen.*

Li Socj Assicuratori
Grossi e Lorenz. *Abram qm Rafael Levi Mandolfo.*
E. Rodriguez de Costa, Registratore.

Lo Stabilimento d' Assicurazioni
Filippo Casati. *Cocicopulo, e Comp.*

TRIESTE, DALLA CESAREA REGIA PRIVILEGIATA STAMPERIA GOVERNIALE 1804.

della „Società li Amici Assicuratori“, Giuseppe Lazzaro Morpurgo, Registratore dello „Scancello Sicurtà e Cambj“, quali furono incombenzati di formare il presente *Manifesto dell'uso e costume di questa Piazza, per l'esclusione delle Avaree, secondo le qualità delle Merci che venivano assicurate.* Quindi, approvato dalle Compagnie stesse, veniva trascritto a norma, regola, e direzione di tutti li Commercianti, il quale doveva essere operativo, quando però nella scritta di Sicurtà, non venisse d'accordo contrattato diversamente.“

Tale curioso „Manifesto dell'uso e costume di questa piazza“ che veniva „*insinuato* all'Eccelso Governo, per essere stampato, posto nelle publiche Gazzette; e parimente *rassegnato* a' competenti Tribunali per notizia“, conteneva 9 rubriche, che specificavano le condizioni alle quali gli assicuratori potevano assumere i singoli generi di mercanzie e gli stessi corpi ed attrezzi de' bastimenti. È interessante sapere che in que' tempi si assicurava *salvo la ruggine:* gli aghi d'ogni sorta ed ami, li acciali in casse, l'acciaio di qualunque sorta, i galloni falsi, e filo d'oro od argento falso, l'oro cantarino, le padelle, le sciabole, i coltelli, le falze e qualunque altra arma da taglio e da fuoco e, *salvo il bagnamento:* la carta d'ogni sorta, i libri e le stampe, il metallo battuto ed i quadri da pittura!

Nella rubrica N.° 5 per l'assicurazione a „rischio ordinario“ figuravano fra le Aringhe, il Baccalà e le Carobbe, i Cambi marittimi, i Corpi de' Bastimenti ed attrezzi, ed i Noli!

Altre rubriche poi contemplavano alcune *riserve,* oggi franchigie, su determinati articoli, e cioè del 10% su quelli più soggetti ad un deterioramento, come: caffè, caccao, cordami, colofonio, farine, oppio, pelli, salnitro, medicinali ecc. e del 3%

su quelli meno deperibili come: antimonio, cera, legnami da tinta e da lavoro, oro, argento e qualunque sorta di contante, manifatture, gioie, perle orientali ecc. ecc.

Per queste due categorie di rischî veniva altresì fissata una franchigia del $3^0/_0$ sull'*avaria generale.*

Ben quindici erano le Compagnie assicuratrici che avevano aderito a tale *Concordato,* delle quali dodici di Trieste, una di Fiume e Carlstadt, e due di Lussinpiccolo. Il locale ove si riunivano gli assicuratori era „presso il Signor Vincenzo Ant. Rossi, al pianterreno della casa Casatti e Damillo".[1]) Tutte le Compagnie contribuivano all' uso di quel locale ed altresì alle spese necessarie „per mantenere il buon ordine nell' esaurimento delle cose".

Gli affari che facevano coteste Compagnie dovevano essere rimunerativi, poichè abbiamo potuto constatare da tre polizze,[2]) tutte emesse durante l'anno 1807, che per l'assunzione del rischio sui „corpi, spazzi e corredi dei bastimenti" a „rischio ordinario", esse percepivano i *premî* di $1^1/_2$ ed $1^3/_4$ per cento al mese, cassa pronta — 18, rispettivamente $21^0/_0$ all' anno — per i viaggi dell'Adriatico, Arcipelago e nel Mediterraneo, esclusi l' Oceano, il Mar Nero ed i porti bloccati dalle potenze allora belligeranti.

Esistevano altresì — indizio anche questo della rendibilità dell' industria — alcuni assicuratori privati, certi G. e C. Cavaco e Nicolò Glicofridi, i quali, a garanzia delle somme assicurate

[1]) Non ci fu possibile di precisare ove tal casa esistesse. Nel 1796, Gaspare Casatti e Damillo avevano una fabbrica di saponi che „per aver saputo imitare perfettamente quelli di Marsiglia, ottennero di potersi fregiare dell'Aquila o del ces. reg. Stemma".

[2]) Di queste tre polizze, che ci furono favorite dal cav. Giov. de Scaramangà, una è della „Società Illirica di Assicurazioni", una della „Società greca di Assicurazioni marittime", e la terza è dei „Nuovi Assicuratori".

davano „tutti li loro Mobili e Beni presenti e futuri ovunque si ritrovassero".

Ma venne l'occupazione francese, la quale troncò d'un colpo l'attività di tutte le Compagnie d'assicurazioni.

Dal 1809 al 1814, Trieste coll'emigrazione de' suoi abitanti vide inaridire i suoi commerci; il traffico divenne uno de' più difficili e più pericolosi problemi e la navigazione si ridusse al minimo.

Tutto il sapiente lavoro di preparazione compiuto dagli assicuratori andò frustrato e si dovette incominciare di nuovo, ma anche con altri criteri e sotto ben altre condizioni politiche ed economiche. Il Congresso, riunitosi a Vienna nel giorno d'Ognissanti, non porrà ancora fine a quell'influenza della Francia che fu sì grande in tutta Europa, e quindi la semplice, ma pur ideale polizza veneziana sarà abbandonata, e gli assicuratori triestini introdurranno un nuovo testo per le merci, detto a „tutto rischio" (1814), che sarà compilato sulla traccia dell'„Ordinanza francese del 1681". E più, un suo articolo, il XIX, disporrà che „per tutto quello che non si trova contemplato nella polizza, e per tutte le differenze che potrebbero insorgere fra le parti contraenti, si riporteranno le medesime a quanto viene disposto dall'Ordinanza francese del 1681 sino a tanto che emanata non sia dalla Corte di Vienna un'altra Ordinanza od altro Codice sul particolare". [1])

Legge suprema dunque per gli assicuratori incominciò ad essere l'Ordinanza francese, e l'altra Ordinanza del 1779 ne

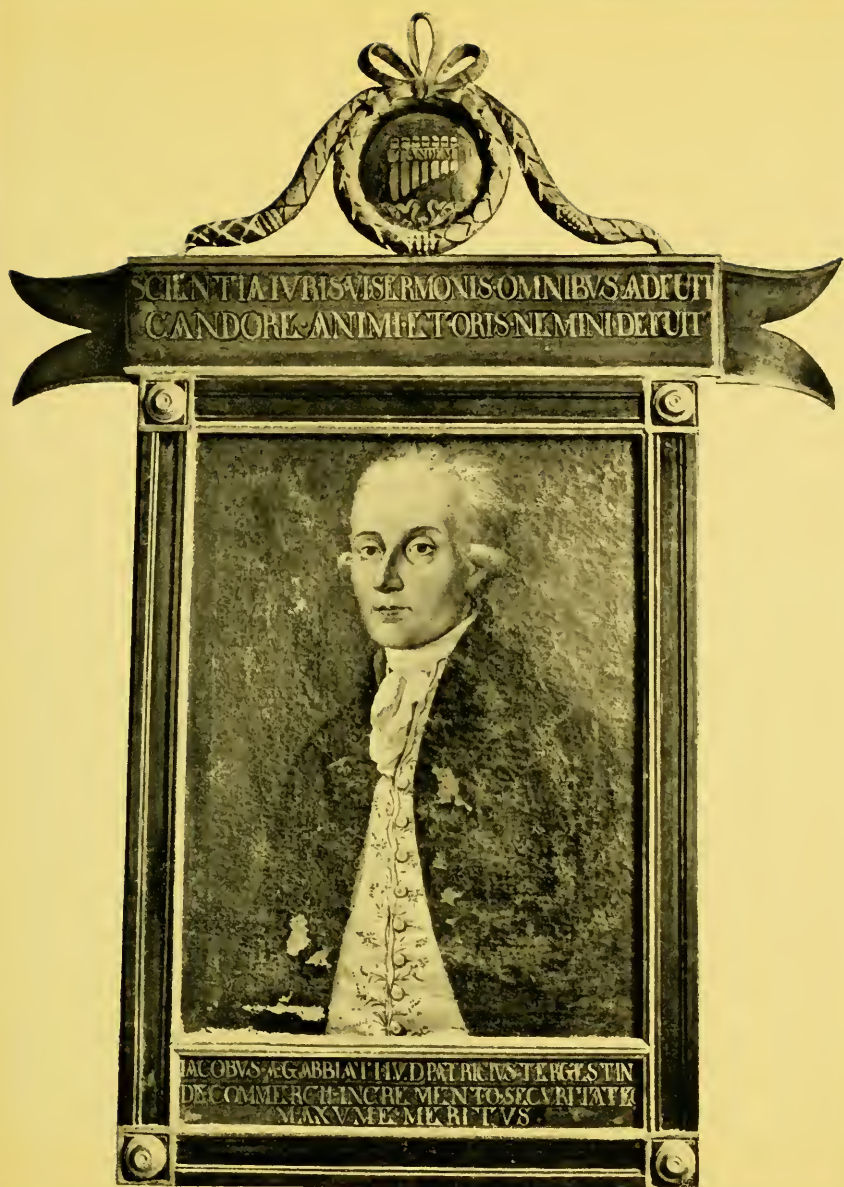
[1]) In qualche polizza per corpi di bastimenti, gia nel 1807 comparve la condizione che „in caso di litigio la Società si rimetteva, in mancanza di leggi proprie, a quanto stabilisce l'Ordinanza di Marina di Francia".

completò e schiarì alcuni capitoli, mentre il Codice di Francia del 1807, con qualche lieve mutamento, venne sanzionato per il Regno Lombardo-Veneto, e fu poi adottato per uso consuetudinario anche a Trieste, senza però che alcun decreto posteriore distruggesse fin oggi l'applicazione dell'Ordinanza francese del 1681.

Naturalmente, le mirabili leggi francesi del 1681 non poterono non esercitare un benefico influsso anche sulle menti di coloro che si occupavano delle assicurazioni e del diritto marittimo in generale. Ne fece tesoro il Consigliere dell'Intendenza Commerciale triestina Pasquale de Ricci, allorchè negli anni 1758—60 funse da referente negli studî per l'„Editto di marina e di navigazione per i Bastimenti mercantili nel Litorale Austriaco", e ne profittarono tutti quelli, compreso Domenico Rossetti, che dopo di lui si dedicarono a tali dottrine.

Fra questi, occupa un posto distinto Giacomo de Gabbiati, nome quasi sconosciuto oggidì, ma non ignorato intorno il 1830, quando cioè ferveva l'attività del Rossetti per il Codice di mare.

Il Caprin non lo ricorda ne' „Nostri Nonni", ma Giuseppe Lazzaro Morpurgo, in un libro dedicato a S. A. il principe Alfonso Gabriele di Porcia, [1]) scrisse: „Anche la nostra Italia non andò priva di celebri ed addottrinati autori nel proposito delle Assicurazioni", e nominando i parecchi già noti scrittori che si segnalarono

[1]) „Raccolta di osservazioni sulle assicurazioni marittime". — Trieste, 1830, M. Weiss. Tip. dell'I. R. Governo. — Il Morpurgo organizzò nel 1823 l'„Azienda Assicuratrice", mentre fungeva anche da Consultore presso la „I. R. priv. Concordia di Assicurazioni". Più tardi „in riguardo de' suoi meriti, de' suoi lumi, e della sua lunga pratica in fatto di assicurazioni, gli fu conferita stabilmente la carica d'ispettore referente delle „Assicurazioni generali austro-italiche".

GIACOMO de GABBIATI

(Biblioteca civica).

in tale materia, cita anche il de Gabbiati „nostro concittadino" chiamandolo „dotto giureconsulto e celebre fra gli Assicuratori". Noi, di lui, fra altri preziosi scritti, abbiamo avuto la gioia di poter scorrere un grosso manoscritto, conservato nella nostra civica Biblioteca, il quale contiene un completo „Progetto di legislazione circa le Assicurazioni".

Questo Codice, di oltre 1500 pagine, del dott. Giacomo de Gabbiati, Patrizio triestino, venne presentato alla Commissione istituita [1]) „per proporre un Codice di Marina a S. M. l' Imperatore" l'anno 1785, e contiene 298 Articoli, i quali trattano diffusamente dell' ampia materia delle assicurazioni marittime. Le note marginali, dette dall'autore *rimarche*, palesano chiaramente la sua vasta erudizione ed il suo mirabile senso pratico.

Le leggi rodiane e romane, il Consolato del mare, l' Ordinanza di Francia, quelle di Amsterdam, gli Statuti di Venezia ecc. sono familiari al nostro Gabbiati, e de' migliori autori, come lo Scaccia, il Casaregis, il Santerna, lo Stypmann, il Valin, il Pothier, l' Emerigon e di altri parecchi riferisce le varie opinioni e con acuto e pratico discernimento ne sceglie le migliori, le più chiare e quelle che più gli parevano convenire a' nostri porti. Appoggia

[1]) Della Commissione avevano fatto parte: il conte Pompeo de Brigido Governatore di Trieste, Saumil Consigliere Aulico e Governiale, Bar. Pasquale de Ricci Consigliere Governiale, De Bono Consigliere del Tribunale Provinciale, Giov. Pietro Mayr Capitano del Porto, il dott. Franco Guadagnini ed il dott. Giacomo de Gabbiati per il Corpo Mercantile di Trieste.

Il dott. Guadagnini s'era assunto la compilazione del titolo circa il „getto e la contribuzione"; il Gabbiati, a chi aveva progettato il capitolo delle „avarie" non si peritò di scrivere: „il titolo delle avarie come fu progettato, è, a mio giudizio piantato su base erronea, contraria ai principj fondamentali delle leggi, ed opposta diametralmente agli usi e pratica di tutte le nazioni commerciali, nessuna eccettuata". E aggiunge che non può attribuire „la cagione di un progetto sì singolare ne' suoi principj, e sì rovinoso ne' suoi effetti che a un pretto equivoco". (Biblioteca civica — Raccolta Rossetti).

poi le sue proposte su alcune decisioni de' Tribunali di Trieste e di Venezia, oltrechè sulle dispute nate dall'interpretazione diversa delle condizioni della polizza di sicurtà allora vigente nel nostro porto.

Liberale in fatto di assicurazioni marittime, voleva (Art. 2) „che l'assicurato potesse assicurarsi del totale suo rischio, quindi anche del premio e dell'utile sperabile", combattendo con ciò i criteri esposti nel „Consolato del mare", il quale prescriveva che „l'assicurato dovesse correre l'ottava parte del Risico allo scoperto, ò sia senza assicurazione" (Cap. 8), e quelli delle Ordinanze di Francia e di Amsterdam che volevano che „gli assicurati dovessero correre il rischio della decima parte".

Intuendo perfettamente lo scopo e lo spirito del contratto, il Gabbiati proclamava altamente che „se in tutti i contratti deve reggere la buona fede, in quello delle Sicurtà più che negli altri, attesocchè l'assicuratore non può ingannare, ma bensì è sempre esposto ad essere ingannato".

Morì il nostro illustre giureconsulto, a soli 51 anno, il 1. novembre 1795, [1]) ed il suo ritratto, fatto eseguire per voto unanime degli Arcadi Romano-Sonziaci, di cui era censore, trovasi con altri Arcadi benemeriti nell'anticamera della Biblioteca civica triestina. E meriterebbe anche altre onoranze chi seppe con sapienza e con amore far conoscere a Trieste l'importanza e l'utilità delle assicurazioni!

Anche la nuova polizza adottata dagli assicuratori triestini nel 1814, che senza dubbio aveva pregi rilevantissimi, si trovava

[1]) Il „Biograph. Lexikon des Kaiserthums Österreich" del Dr. Konstant. von Wurzbach (Vienna 1860) contiene la migliore biografia del Gabbiati. Va corretto però nella data della sua morte che avvenne nel 1795 e non nel 1796.

sovente in conflitto col Codice universale austriaco e creava così degli imbarazzi fra assicurati ed assicuratori, ma essi venivano risolti da questi ultimi o con pubblicazioni, come quella, ad esempio, di Cesare de Cassis Faraone, riguardo „le avarie e le contribuzioni“, o con pareri, come quello del Rodrigues, direttore del „Gabinetto di Sicurtà“, sulla possibilità dell'assicurazione degli *utili immaginari.* (App. 4).

Il prof. Giuseppe de Peretti [1]) poi, nell'Accademia triestina di nautica, istruiva i giovani che si dedicavano al commercio ed alla navigazione, sull'importanza delle assicurazioni, sull'utilità e forma del Cambio marittimo e sulla differente specie delle avarie.

La scienza dell'assicurazione marittima aveva così i suoi cultori anche in Trieste.

---

[1]) Pubblicò, nel 1821, con i tipi di Antonio Maldini, un „Saggio elementare sopra la scienza del commercio“, dedicato al „Corpo mercantile di Trieste“.

III.

PERIODO DI ORGANIZZAZIONE

La fraterna di S. Nicolò — Il contratto con Andrea Bozzini — Altri utili provvedimenti escogitati dagli assicuratori — I cambiamenti nelle assunzioni suggeriti dal progresso — Riordinamento dell' Unione degli assicuratori — I corsari greci turbano l'ascesa — I nuovi locali di riunione – Antonio Rossetti e la sua opera — Preparazione alla conquista de' nuovi ideali — La conquista delle Indie — Tempi curiosi — Le „Assicurazioni Generali Austro-Italiche" — Progresso latente — L'esempio di Venezia — Cifre eloquenti — L'onestà e la buona fede.

III.

Se intorno alla fine del secolo XVIII ed al primo quarto del XIX non mancava a Trieste chi si dedicasse alla severa dottrina delle assicurazioni, v' era invece difetto di quegli istituti che potessero salvaguardare i grandi interessi, talvolta seriamente minacciati, delle Società che le praticavano, laddove altri non corrispondevano interamente allo scopo cui erano destinati.

In quest' epoca infatti, noi vediamo rivendicare dal Pio fondo di S. Nicolò l' obbligo di tener pronti, a disposizione degli assicuratori per il caso di pericolo delle navi, alcuni attrezzi adatti al salvataggio.

È noto che la fraterna di San Nicolò esisteva fin dal principio del secolo decimoquarto, col còmpito di sovvenire le vedove e gli orfani de' naviganti bisognosi; si sa altresì ch' essa aveva un proprio cantiere navale, e che nel 1538 aveva saputo ottener il privilegio di poter esigere su tutte le lettere che venivano e partivano per la via di mare, un soldo per ciascuna. Nel 1784, questa fraterna fu soppressa da Giuseppe II ed il suo capitale di 25.000 fiorini venne assegnato al fondo di religione, affinchè col relativo interesse venissero sovvenzionati i poveri marinai,

le loro vedove ed i loro orfani. Il Pio fondo di marina, soppresso durante l'occupazione francese, fu reintegrato nel novembre del 1814 ed esiste tutt'ora.

Tutto ciò sappiamo per narrazione degli storici, ma quello che probabilmente molti ignoreranno si è che esisteva un contratto fra il Pio istituto e certo Andrea Bozzini, [1]) in forza del quale egli s'era obbligato di tener l'occorrente al soccorso de' bastimenti in pericolo, in un magazzino allo Squero vecchio. Per quest'obbligo il Bozzini percepiva dal Pio fondo una certa somma, ma pare che per molti anni egli non avesse fornito nulla perchè gli assicuratori insistettero presso la Deputazione di Borsa ch'essi soli dovessero avere „la facoltà di sopravegliare il deposito di questi oggetti (3 gomene di 110 passi l'una, 1 gherlino di 120 passi, 2 alzane di 3 e 4 polsate e 80 passi l'una, 3 ancore di 1000, 1100 e 1200 funti) onde fare il dovuto rapporto su qualunque mancanza vi si riconoscesse e procurare l'esecuzione del contratto."

Poi, „considerato che l'Ordinanza di Francia del 1681 prescriveva che ogni naviglio dovesse essere visitato da apposita Commissione e precisamente prima di mettersi alla vela; considerato che il Codice francese, confermato per il Regno Lombardo-Veneto, meglio ancora regolava questo importante provvedimento", gli assicuratori, „pieni di coraggio", si rivolgevano alla Deputazione di Borsa, affinchè „volesse incaricarsi d'innalzare al trono di S. M. la domanda di ordinare:

1º che sino a tanto che verrà dalla Sovrana Corte sanzionato un Codice di commercio proprio, gli Art. 225 e 226 del Codice

[1]) Nato il 5 marzo 1760 e morto il 1. gennaio 1839. Aveva una fabbrica di cordaggi al Lazzaretto vecchio.

di commercio italiano, relativi alla visita de' bastimenti sia nazionali che forastieri, dovessero essere operativi anche a Trieste ed in tutti gli altri porti del Litorale;

2° che questa visita fosse fatta *gratis* dal signor Buzatovich, capitano austriaco di lungo corso, pagato dagli assicuratori, il quale presterà il giuramento di relatare il giusto ritrovo del naviglio, dei suoi attrezzi e di quant' altro occorresse e depositerà un esemplare della sua perizia presso l'Ufficio di Porto".

S'incominciò anche a sentire più viva la necessità, già rilevata dal Vital nel 1796, di un faro luminoso all' entrata del porto ed ecco i vigili e pronti assicuratori a reclamare la sua costruzione.

„L'esperienza nautica", dicevano i componenti la quarta Sessione della Deputazione degli assicuratori in una nota del 21 dicembre 1824 diretta alla Deputazione di Borsa, „arricchì quasi ogni porto principale del Mediterraneo di un faro atto a facilitare a' Bastimenti durante la notte l'entrata dei medesimi. La loro importanza ed i loro vantaggi che derivano dalla loro fondazione non s' infioreranno, in questo scritto, di abbellimenti retorici. Il sapientissimo cavaliere Aldini ha portato questa materia fin dove il genio unito al patriottismo potevano giungere e ciò può servire di appendice e di dimostrazione alla nostra proposta. E lestamente ripigliando il filo del nostro ragionamento diremo che ella è sì grande la sventura del nostro porto il più popoloso, il più importante e più bisognevole dell'Austria che non ne possegga un tale provvedimento per la sicurezza della navigazione. Quello di Salvore illumina un tratto non meno pericoloso, ma non spande la sua influenza sul porto di Trieste; proponghiamo quindi l' erezione di un nuovo faro nel nostro porto sulla Batteria di Santa Teresa alla sua estremità di Tramontana, luogo aperto,

luminoso ed atto più d'ogni altro a simile cosa. Affidiamo tale piano ai lumi ed al patriottismo della spettabile Deputazione di Borsa, la quale penetrata ancora della dedica e dalle esortazioni che il sublime autore del libro testè citato le ha fatto, non tarderà di accompagnare la nostra proposta favorevolmente appresso l'Eccelso Governo del Litorale".

Il faro che gli assicuratori triestini proponevano di costruire doveva avere „venticinque lumi di riverbero"; il suo costo complessivo, come da fa-bisogno che avevano elaborato, ammontava a fiorini 11175.44 e l'annua spesa per il mantenimento dell'illuminazione non doveva eccedere i fior. 1180.

A coprire tali spese, si proponeva che il fondo per la costruzione si accumulasse mediante azioni, quando non fosse diversamente rinvenibile, e l'annua manutenzione venisse corrisposta dal diritto di lanternaggio da pagarsi indistintamente dai bastimenti; diritto questo che avrebbe dovuto estinguere le azioni, dopo pagato il debito del faro di Salvore.

Però, il fanale non fu costruito. I nuovi lamenti avanzati dagli assicuratori, dopo la furiosa notte del 4 dicembre 1825, in cui ben tre bastimenti s'erano investiti sulla punta del Lazzaretto vecchio, a nulla giovarono; persino non si diede ascolto alla modesta proposizione di mettere provvisoriamente in quel sito „un albero con sopra un fanale", onde iscansare le disgrazie, e ciò „ob summum periculum in mora".

Appena nove anni dopo, e cioè nel 1833, su progetto di Pietro Nobile, sorgeva il presente faro che si può considerare come uno de' più belli del genere.

Non solo ad ingrossare il monte *premî* erano dunque rivolte le menti degli assicuratori di questo tempo, ma anche

ad escogitare ed a suggerire mezzi pratici atti a far evitare, nei casi fortunosi, malanni maggiori.

Coll' avanzare degli anni, col progredire dell' industria nostra, e più forse con l' esperienza acquistata dagli assicuratori, si era resa necessaria la riforma delle modalità delle assunzioni, ed infatti, dopo altre pubblicazioni di minore importanza, suggerite di nuovo „dall' abuso delle caricazioni smoderate di sopra-coperta" che si praticavano „in aperta contravvenzione alle sovrane leggi, ed in danno e discredito manifesto della suddita navigazione mercantile", compariva il „Manifesto" del 1. marzo 1823, il quale però non differiva gran che da quelli precedenti, se non in quanto concerneva i tassi de' *premî* di sicurtà sopra i corpi dei velieri, giacchè il loro aumento s'era considerato necessario in seguito agli avvenimenti politici.

L'Unione degli assicuratori veniva riordinata nel 1824 con la istituzione di una Deputazione composta di un membro di ogni singola Compagnia, e tale Deputazione, notificata al Gôverno ed all' Ufficio di Borsa, era divisa in quattro Sezioni di tre Compagnie ciascuna, ognuna delle quali rappresentava la Deputazione per tre mesi ed aveva l'incarico di esaurire tutti gli affari che nel trimestre si presentavano.

Da quest' epoca fino al 1831 noi vediamo le singole Sezioni trimestrali quasi interamente occupate a rivolgere istanze, lamenti e proteste alla Deputazione di Borsa, al Governo e perfino all' Imperatore per porre riparo alle incessanti prede e spogliazioni de' corsari greci che infestavano il mare, abilmente protetti dal loro governo.

Ecco il saggio di una risposta, non certo sibillina nè corretta, che la Sezione composta de' Signori P. Cozzi ed

A. Griot, direttori dell' „I. R. Priv. Camera d'assicurazioni" ed I. Hagenauer direttore degli „Assicuratori marittimi", aveva inviata alla Deputazione di Borsa in data 22 marzo 1826:

„Relativamente al rescritto di questa spett. Deputazione del 18 febbraio p.p. No. 157 che ci accompagna il Rapporto dell'I. R. Comando della flottiglia austriaca nel Levante del 4 dicembre p.p. No. 1701 col quale fa conoscere che il sedicente Governo Greco offre ai capitani di Bastimenti nazionali e protetti a cui furono fiscati li carichi di pagare l'aggiudicatili Noli in Cambiali su Londra. Non mancammo di comunicare ai rispettivi *Parcianevoli* de' Bastimenti in questione il rapporto stesso, e tutti risposero che il Capitano avendo ravvisato in tale offerta del Governo greco un tratto di sua mala fede; giacchè in sostanza l'offerta fatta di pagare in Cambiali per Londra li Noli che dal Governo stesso non poterono esserli negati, era un nuovo stratagemma onde deludere li giusti reclami del Sig. Comandante Acurti. Essi capitani conoscevano dall'esito avuto dalle altre Cambiali rilasciate dal Governo stesso per Londra le quali ritornarono protestate, che lo stesso destino avrebbero avuto anche quelle che loro venivano offerte. Il Nolo ai Capitani doveva esserli pagato in contante, come di costume, e se il Governo avesse avuto intenzione di soddisfarlo, poteva estinguere li Noli con il ricavo delli rispettivi carichi, e l'adotta scusa della mancanza di numerario non era, come sopra abbiamo osservato, che un nuovo pretesto per coprire come al solito le sue perverse mire di non voler soddisfare ad un debito da lui riconosciuto con solenne sentenza."

Nel novembre dello stesso anno 1826, gli assicuratori, „desiderando di togliere ogni abuso che contro il buon ordine

N.° 375.

VIGLIETTO D' AZIONE

Di Talleri Bavaresi 250 effettivi d' Argento di fiorini due l' uno, pari a fl. 500 correnti d'Augusta

ALLA

SOCIETÀ ORIENTALE D'ASSICURAZIONE

IN TRIESTE.

Per il Sig. Pietro Sartorio — — — che ha depositato nella Cassa Sociale il dieci per cento dell' importo della presente Azione con Talleri Bavaresi effettivi d' argento VENTICINQUE di fiorini due l'uno, pari a fiorini CINQUANTA e la Cambiale a piacere per Augusta per li residui Talleri Bavaresi DUECENTO VENTICINQUE, pari a fiorini QUATTROCENTO CINQUANTA a tenore del Contratto 28 Febbrajo 1825.

Si trascrivono a lume di chiunque occorrere potessero li §§. 16, 17 e 26 del Contratto suddetto.

§. 16.

Si formerà ogni anno il Bilancio d' avviso che verrà comunicato ai Soci in congresso generale nel primo trimestre, e si realizzerà nei susseguenti nove mesi.

§. 17.

Si porteranno a debito dopo tal' epoca i Premj dei rischj tutt' ora pendenti, i danni, le avarie e le spese non ancora pagate senza calcolare i ricuperi non realizzati; e la rimanenza dell' utile sarà divisa e pagata un tanto per Azione in giusta eguaglianza, diffalcando a quelli che fossero debitori le somme dovute; e colla limitazione che ogni Azionista ha diritto ad utile, soltanto per tante delle sue Azioni, per quante la Società avrà da esso effettivamente percepito almeno fiorini CENTOVENTICINQUE correnti d'Augusta per ogni Azione in Premj di tocchi di Sicurtà nell' anno di quel Bilancio, dall'Azionista alla Società esibiti e dalla medesima assunti ecc.

§. 26.

I Soci possono vendere le proprie Azioni a Negozianti qui domiciliati, dopo averne ottenuto il permesso dalla Rappresentanza; ma la Compagnia aver deve la preferenza nel eguali condizioni. Perciò il Socio venditore è obbligato d' annunziare in iscritto la voluta vendita, il nome del compratore, e le condizioni alla Società per averne il permesso. Qualora le condizioni non convenissero alla medesima, le Azioni s' intendono sempre ipso facto incamerate per disporne a piacere; ma resterà al compratore soltanto il risultato del Bilancio allora in corso, e tanto esso che il Socio venditore, che il suo garante, rimarranno responsabili sino alla depurazione del medesimo di tutti gli obblighi derivanti dal presente Contratto. Quando poi venisse accettato per Socio il proposto compratore, il VIGLIETTO D' AZIONE dovrà sempre essere restituito alla Compagnia: la quale rilascierà all' acquirente un nuovo Viglietto dopo che tanto esso che il Socio venditore avranno soddisfatto alle condizioni del Contratto presente.

TRIESTE, il dì Cinque Giugno 1835

La Società Orientale di Assicurazione

L'anno sociale terminerà alla fine di Febbraro.

Il Direttore e Deputato permanente — *I Deputati*

[illegible]

Registrato nel Libro delle Azioni al foglio [illegible]

non era possibile d'impedire nel vecchio locale, troppo ristretto ed a pian terreno", si radunarono in Congresso generale e adottarono un Regolamento, con il quale venivano stabiliti i nuovi locali al primo piano della stessa casa Casatti e Damillo, la loro destinazione e le incombenze che spettavano a' singoli membri dell' Unione. Era proibito di fumare in tutto il locale; le radunanze generali si dovevano tenere „a scanso di ettichetta" nella sala maggiore; nessuno degli impiegati poteva introdurre alcuno non appartenente agli stabilimenti di sicurtà; la corrispondenza doveva essere tenuta nelle lingue italiana e francese.

Un anno più tardi (novembre 1827) si contavano nella nostra città ben 19 Compagnie di assicurazioni; se non che la battaglia di Navarino fra la flotta ottomana e le navi francesi, inglesi e russe, inceppò ogni loro attività, sicchè si videro costrette a reclamare con la massima energìa la confisca indebita di alcuni navigli austriaci che si erano portati nel golfo di Lepanto per semplici operazioni mercantili.

Però, ad onta delle vicissitudini politiche che potevano in determinate epoche arrestare od affievolire il movimento de' traffici, sta il fatto che la scienza delle assicurazioni aveva continuato ad interessare vivamente i triestini. Antonio Rossetti de Scander, in fatti, un modesto negoziante, il quale fin dall' anno 1826 s'era accinto alla traduzione in italiano di quell'aureo libro sul „Sistema delle Assicurazioni e del Cambio Marittimo" dell' amburghese Guglielmo Benecke, poteva due anni più tardi darne alla luce, stampati dal Marenigh, i cinque grossi volumi. E fece opera veramente importante ed utile il Rossetti, non solo per Trieste, ma per l'Italia tutta, poichè prima di lui, essa non era affatto conosciuta, non basandosi le altre versioni negli idiomi francese

ed inglese sull'opera primitiva originale. Più di 800 associati, sparsi in tutte le parti del mondo, ebbe tale opera, il che dimostrerebbe a sufficienza che la sua utilità era dovunque riconosciuta.

Sorta, nel 1829, la Compagnia di sicurtà col nome di „Nuova Stanza di Assicurazioni", [1]) si può dire che il triennio '31—'33 fu il periodo dedicato quasi esclusivamente alla preparazione per la conquista de' nuovi e più vasti concetti dell'opera assicuratrice, considerata non più come semplice mezzo di privato guadagno, ma come istituto umanitario e previdenziale.

Le Compagnie di sicurtà triestine che avevano da poco esteso le loro operazioni — una volta ristrette al Mediterraneo fino a Lisbona, — sino alle Indie, si videro crescere considerevolmente di numero e quindi si presentava la necessità di riorganizzare il loro Centro di riunione per „trattare delle cose loro, unico mezzo di vedere, con un perfetto accordo fra di esse, prosperare le loro intraprese".

Tale Centro di riunione era, come abbiamo veduto, lo stabilimento sotto l'ispezione del Signor V. A. Rossi, ma questo, nel modo con cui era condotto, non poteva più reggere, perchè molte Compagnie, quantunque avessero continuato a pagare il canone fissato, si astenevano dal frequentare il locale e quindi e lo scopo dell'istituto andava scomparendo e l'accordo non si poteva più raggiungere.

[1]) Dagli atti dell'archivio della Camera di Commercio e d'Industria non risulta che questa Compagnia fosse stata insinuata. Non v'ha dubbio però ch'esistesse, poichè abbiamo veduto una sua Azione di „fiorini mille fini di convenzione" intestata a nome di Teodoro Duma con la data del 15 ottobre 1829 e per di più, il suo direttore Giorgio Xenis figura più volte fra i deputati trimestrali degli assicuratori di questo tempo.

ANGELO GIANNICHESI.

(Da un dipinto di A. Henning.)

Per rimediare a cotesti inconvenienti le Compagnie di sicurtà determinarono di compilare un piano di organizzazione contenente alcune regole e discipline che avrebbero dovuto, se osservate, dar nuova vita alla istituzione pericolante.

Ciò, naturalmente, provocò fra le Compagnie una lieve crisi.

La base fondamentale della riforma doveva consistere nella cessazione dell' amministrazione in via d' impresa e la sua sostituzione in conto comune delle Compagnie.

Si studiò il nuovo titolo da darsi all'Unione: non piacque quello di „Casino degli assicuratori" nè quello di „Cancello centrale degli assicuratori", e si preferì quello di „Stabilimento Centrale delle Unite Compagnie di Assicurazioni"; cessato ogni rapporto col Signor Rossi, restarono a far parte dell'Unione, delle venti, soltanto sette Compagnie, e cioè l'„Azienda Assicuratrice" diretta da C. L. de Bruck, la „Società Orientale d'Assicurazioni", con a capo Cesare de Cassis Faraone, l'„Adriatico Banco d'Assicurazioni", con Angelo Giannichesi, la „Nuova Compagnia d'Assicurazioni", governata da Giuseppe Wessely e P. Grassi, la „Compagnia Levantina" col direttore Luigi Pezzer, il „Gabinetto di Sicurtà", con Albano Oblasser, e la „Compagnia degli Amici Assicuratori", diretta da Giuseppe Padovani.

Primeggiava fra queste l'„Adriatico Banco di Assicurazioni", il quale oltre le marittime coltivava un altro genere di sicurtà, di cui oggi non si ha più traccia. Assicurava cioè „con la rinuncia al benefizio dell' ordine e dell' escussione" i titoli cambiarî verso un *premio* che, non esitiamo dirlo, era abbastanza rimunerativo.

Abbiamo sott'occhio una polizza rilasciata in data 6 dicembre 1831, con la quale veniva assicurato il rischio dell' inesigibilità

d' una cambiale di fiorini *Mille cinquecento Correnti d'Augusta,* verso un premio di fiorini *Venti due e Kni 30 Correnti d'Augusta.* Su tale polizza veniva trascritto il tenore preciso della cambiale, oggetto dell'assicurazione, e l'assicurato, rispettivamente traente, era obbligato, *sotto pena di nullità, e senza restituzione del premio, giustificare entro le ore 24 il non seguito pagamento mediante regolare protesto che veniva vidimato dalla Direzione.*

Di siffatte sicurtà sembra che l'„Adriatico Banco d'Assicurazioni" ne facesse parecchie, poichè la nostra polizza, se può dirsi così, staccata evidentemente da un libro-madre, porta il numero progressivo 4352. [1])

Le succitate Compagnie poi si assoggettarono ad un nuovo Regolamento all' uopo compilato, ed il contratto doveva valere per due anni.

In questo periodo, che chiameremo d' interregno, venne nominato il capitano G. P. Triscoli per tener d' occhio i bastimenti in arrivo; furono assunti altri due impiegati, uno con l' emolumento di f. 600 e l' altro con f. 200 annui, e la Commissione trimestrale formata da tre direttori delle Compagnie, doveva provvedere al buono e regolare andamento dell' azienda.

Curiosi tempi erano questi! Per potersi abbonare ad un giornale estero l' Unione doveva „supplicare devotamente l' eccelso Presidio affinchè volesse degnarsi di ordinare all' I. R. Ufficio della Posta-Lettere che potesse inscriversi di ottenere tale marittimo

---

[1]) Altra polizza, che ci venne favorita dal dott. Arnoldo de Frigyessy, con la data del 26 novembre 1832 e col No. 7038, assicurava a „tutto rischio", al signor de Brunikowsky sulla goletta greca „Ipomoni" per il viaggio da Trieste a Napoli, fior. 4000 di Conv. su cinque bauli contenenti panni, contanti, biancheria, abiti, orologi e libri. Il *premio* è conteggiato con 1% e la polizza è firmata da: I. Ant. Lavison, Demetrio Catraro ed Ang. Giannichesi.

N° 4352 — Trieste li Sei Decembre — 1831 —

L'Adriatico Banco d'Assicurazioni

assicura, e garantisce in principalità, alla rinuncia al beneficio dell'ordine, e dell'escussione al Sig.r David Luzzatto

la somma di fiorini Mille Cinque Cento Correnti d'Augusta

dipendentemente dal titolo creditorio qui sotto riportato mediante il premio di fiorini Venti due e Kni 30 Correnti d'Augusta

ricevuti in contante

In forza di questa garanzia, qualora la suddetta somma non venisse pagata alla scadenza, le sarà dall'Adriatico Banco verso la cessione formale, e regolare del titolo creditorio e di tutte le preventive cauzioni che già avesse l'assicurato in confronte del debitore

Incomberà però all'Assicurato sotto pena di nullità della presente, e senza restituzione del premio, di giustificare entro le ore 24 il non seguito pagamento mediante regolare protesto che verrà vidimato dalla Direzione.

Fiume li 1° Decembre 1831. P. f 1500 Corr.ti d'Aug.ta in da 20 Kni 3 p fiorino

A quattro mesi data pagate per questa prima di Cambio all'ordine mio proprio fiorini Mille Cinque Cento Correnti d'Augusta, in da 20 Kni tre p fiorino, valuta da med.mo ponendoli in conto secondo l'Avviso Addio

(firmato) David Luzzatto

Alli Sig.ri Morpurgo & C.

Trieste

accettiamo f fiorini Mille Cinque Cento Correnti d'Augusta in da 20 Kni tre per un fiorino

(firmato) Morpurgo & C.

La Direzione

D. P. Dutilh — Demetrio Carciotti — Ang.o Parmentier

commerciale foglio *Semaphore*". E quando aveva ottenuto il permesso d'abbonamento, doveva rilasciare all' I. R. Direzione di Polizia la seguente „Riversale": „La sottoscritta Direzione trimestrale dello „Stabilimento Centrale delle Unite Compagnie d'Assicurazioni" s'impegna di non profittare altrimenti del giornale francese *Le Semaphore* la cui associazione ci fu graziosamente permessa dall' Eccelso Imp. Reg. Presidio Governiale, se non pel suo proprio ed esclusivo uso".

E si trattava, come si comprende, di un giornale che non conteneva che notizie commerciali e marittime!

Ma ben presto le Compagnie che erano rimaste fedeli al Rossi, compresero che due istituti di uguali intenti e scopi non potevano reggere, e per ciò in data 28 maggio 1831 si riunivano a Congresso generale le ventuna Compagnie di sicurtà marittima esistenti a Trieste, e si adottava un nuovo statuto che veniva da tutte accettato.

La residenza del riformato istituto veniva fissata per due anni dall'agosto 1831 nella Casa No. 730 della Contessa Lipona, (Murat) verso una pigione di f. 740 annui.

Fu in questo torno di tempo che finalmente una notificazione del Governo del Litorale allargava la linea per il cabotaggio austriaco. Lo si estendeva a Levante fino incluso Napoli di Romania comprese le Isole Cicladi, ed a Ponente fino incluso il porto di Gibilterra, di maniera che tutte le coste e i porti del Continente europeo nella detta linea di demarcazione, cioè a Levante incluse le Isole Jonie e quelle appartenenti alla Grecia, ed a Ponente incluse tutte le Isole situate in Europa, erano comprese nella linea prolungata di cabotaggio. In conseguenza di ciò veniva concesso a' naviganti forniti de' documenti per

il grande cabotaggio di frequentare il porto di Gibilterra, tutte le coste della Spagna, della Francia e dell'Italia situate sul Mediterraneo.

Ciò, naturalmente, non poteva non avere un benefico influsso sulle sorti della nostra marina e preparare così il terreno al rinvigorimento del nostro commercio.

Nel febbraio del 1832 le „Assicurazioni Generali Austro-Italiche" incominciavano a far parte della Unione destinando il fondo di quattrocentomila fiorini per le sicurtà marittime, e delegando a rappresentarle ne' consessi dello Stabilimento i suoi direttori G. F. Springer e Marco Parente.

In quanto allo Stabilimento centrale, fra le contese con qualche insubordinato assicuratore, fra le nuove proposte avanzate nelle sedute e mai adottate, fra l'emanare ordini agli impiegati subalterni e fra altre formalità burocratiche di nessun vantaggio pratico, esso si trascinava fino all'agosto del 1833 quando, come vedremo, tutto l'istituto doveva essere riformato.

Un'intera pagina del libro *protocolli* riempie una lettera del primo impiegato Nircovich con cui (1. ottobre 1832) „supplica per la prima volta, di volerlo graziare coll'esimerlo di dover intervenire, soltanto al dopopranzo, nello scrittoio nei giorni di festa, onde come capo di famiglia possa, in unione alla medesima, mediante questa grazia, esser libero per profittare del passeggio, quando il tempo è propizio"; altri lunghi fogli di protocolli, redatti del resto con una scrupolosità straordinaria, sono pieni di disposizioni e di raccomandazioni agli impiegati perchè non lasciassero penetrar nessuno, „nemmeno i fanciulli", ne' locali dell'istituto, nè che si permettesse a persone „non qualificate debitamente" di asportare carte, documenti, giornali ecc., mentre

di studî, di discussioni su' *premî* e sulle condizioni delle sicurtà, i documenti non fanno parola. Nel marzo del 1831 si voleva stabilire un Listino di *premî*, valevole per tutte le Compagnie per il termine di un mese, ma lo si fissò invece per quindici giorni soltanto; nulla in fine abbiamo trovato sulla sorte della proposta della Commissione trimestrale del novembre 1832 di fissare alcuni *tassi,* in vista delle condizioni politiche fuori dello Stretto di Gibilterra.

Un unico atto degno di rilievo, considerata l'epoca in cui veniva compiuto, è il premio cospicuo di fiorini 1315 moneta di convenzione che veniva accordato al capitano Alessandro Scopinich del brigantino *Apollo* ed al suo equipaggio per avere, la sera dal 26 al 27 marzo 1832 nelle acque di Cerigotto, saputo respingere valorosamente un corsaro e salvate così ingenti somme di danno agli assicuratori triestini.

Si seguiva così, in forma meno ideale e meno artistica, ma se vogliamo più pratica, l'esempio di Venezia che alla fine del Settecento fregiava con una superba medaglia d'oro il petto di quei bravi capitani che avessero saputo vincere i corsari avidi di bottino che infestavano l'Adriatico.

Da molti secoli i pirati, questi sanguinarî predoni, avevano infestato il mare, riducendolo a campo delle loro gesta selvagge, alimentate dalla vendetta, dalla rivalità e dalla cupidigia. Poi, essi cambiarono nome e si chiamarono corsari, e la *corsa marittima,* alla quale era stato riconosciuto il diritto sovrano di commettere ostilità con la missione di distruggere il commercio della nazione nemica, di spiare il commercio de' neutri e di sorprenderlo per farne bottino, trovò la sua giurisdizione ed il suo giudice; ma ci vorrà che la Francia e l'Inghilterra dichiarino la guerra alla Russia (1854) affinchè sorga il giorno della redenzione e la *corsa marittima* venga abolita.

„Il trattato del 30 marzo 1856" — scrive il Morrone — e la memoranda Dichiarazione del 16 aprile fatta dalle potenze rappresentate nel Congresso di Parigi, scrissero la conquista dei tempi nella formola oramai celebre: *la corsa è e rimane abolita.* „Nuovo principio, che non sarà sterile nel diritto internazionale positivo, per potersi un giorno elevare alla purità del diritto internazionale naturale, e cancellare, sotto il rapporto della proprietà privata, la distinzione tra il guerreggiante ed il neutrale, dando alla formola „libertà dei mari" la pienezza del suo significato, quale è voluto dalla scienza e dalla civiltà".

* * *

Quattro milioni e 360 mila fiorini di capitale rappresentavano in Trieste nel 1832 le ventidue Compagnie di sicurtà marittime, così ripartiti:

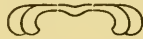
Fiorini 400.000 le Assicurazioni Generali Austro-Italiche,
„ 400.000 l'Azienda Assicuratrice,

Fiorini 400.000 l'Adriatico Banco,
„ 100.000 l'Austriaca Compagnia,
„ 100.000 gli Assicuratori marittimi,
„ 200.000 il Banco Illirico,
„ 200.000 il Banco di Marittime Assicurazioni,
„ 150.000 il Banco Alemanno,
„ 140.000 la Compagnia degli Amici Assicuratori,
„ 100.000 la Compagnia Levantina,
„ 200.000 il Gabinetto di Sicurtà,
„ 200.000 l'Italico Banco,
„ 200.000 il Nuovo Greco Banco,
„ 200.000 la Nuova Compagnia,
„ 150.000 la Nuova Stanza,
„ 120.000 il Nuovo Scrittorio,
„ 200.000 la Nuova Concordia,
„ 200.000 il Nuovo Stabilimento,
„ 150.000 la Società Orientale,
„ 150.000 la Società Elvetica,
„ 200.000 la Società Slava,
„ 200.000 la Società Triestina.

Cifra rispettabile, senza dubbio, che ci dice come l'industria delle assicurazioni marittime cominciasse in questo tempo ad essere abbastanza fiorente.

Non ci fu possibile di rilevare in quale proporzione venissero ripartiti i rischî fra le singole Compagnie, e sappiamo soltanto che su quattro bastimenti le medesime erano interessate per una somma di f. 107.300 di conv. In ogni modo, la piaga degli ingordi riassicuratori esteri non esisteva in quell'epoca, e tutto il lavoro rimaneva sulla piazza di Trieste a grande vantaggio

della nostra industria, della solidarietà e dell' amor di patria di chi la esercitava.

L'onestà e la buona fede regnavano sovrane allora fra assicurati ed assicuratori, e queste bastavano per regolare ogni vertenza che sorgeva fra di loro, evitando così incresciosi processi ed eterni litigi innanzi a' Tribunali.

IV.

LA RINASCENZA

Il rifiorimento economico di Trieste — Lo spirito di associazione — Il „Lloyd Austriaco“ — L'atto con cui fu proposta la sua istituzione — L'ambiente in cui doveva svilupparsi — Gli intendimenti de' suoi fondatori — Le „Assicurazioni Generali Austro-Italiche“ — Il „Manifesto“ del 1834 — Sviluppo del „Lloyd Austriaco“ — Ventitre Compagnie triestine di assicurazioni marittime — Il genio di Masino Levi — Tempi beati — La rivendicazione d'un ritratto — I locali occupati dal „Lloyd Austriaco“ — Amor di patria — Pasquale Revoltella — Progresso nell'assunzione de' rischî — Un arco trionfale ed una illuminazione serale dimenticati — La concorrenza estera guastamestieri — I pionieri dell'industria delle assicurazioni.

IV.

L'aumento notevole della popolazione, il rifiorire dei commerci e, se vogliamo, anche i venti anni di attività e di esperienza acquistata dai vecchi negozianti ed assicuratori triestini, avevano contribuito all'incremento economico di Trieste e maturato pure quello spirito di accomunamento e di solidarietà che dovrà poi accentuarsi e portarle non pochi e reali benefizî.

Nell'agosto del 1833 per iniziativa delle Compagnie di sicurtà, o per meglio dire degli uomini illuminati che le dirigevano, sorgeva il *Lloyd Austriaco,* [1]) e da quest'epoca tutto ciò che si riferirà al commercio, alla navigazione, al diritto marittimo, alle condizioni delle polizze di sicurtà, alla sistemazione de' *premî* e de' rischî, alle pratiche per i salvataggi e per i ricuperi, alla regolazione de' danni ecc. ecc. sarà iniziativa, emanazione ed

[1]) Dal „The history of Lloyd's and of marine Insurance in Great Britain" di V. Martin, si apprende che a Londra esisteva già dal 1688 il celebre „Café del Lloyd" che divenne il centro del commercio delle assicurazioni marittime, e seppe conquistare e conservare un credito senz'eccezione. Esso non costituisce una Società, ma una riunione di assicuratori, oltre 300, che assumono de' rischî per conto proprio (Underwriters of Lloyd's), o per conto de' loro committenti.

opera di quest' Istituto riformato nel 1836 col titolo di „Lloyd Austriaco Prima Sezione“ — per distinguerla dalla *seconda* (navigazione) — e completato nel 1863, a simiglianza di quelli delle altre piazze marittime d' importanza, col nome di „Comitato delle Unite Compagnie d'Assicurazioni marittime alla Prima Sezione del Lloyd Austriaco“.

L'atto con il quale, il 20 aprile del 1833, si proponeva l' istituzione definitiva del „Lloyd Austriaco“ e se ne esaltava la utilità, è troppo importante per noi perchè si possa esimersi dal riportarlo. Eccolo nella sua integrità:

Lloyd Austriaco.

„Queste Compagnie di Sicurtà, già da molti anni riconobbero la necessità di stabilire fra di loro un punto di riunione per procurarsi a spese comuni le notizie marittime le più interessanti alle loro operazioni. Coll' accresciuto commercio di Trieste aumentandosi a pari passo le ricorrenze di Sicurtà, si vide insorgere un numero di nuove Compagnie e dilatarsi le loro operazioni anche per le più lontane regioni. Il bisogno di procurarsi pure delle relazioni più estese essendo divenuto indispensabile, esse Compagnie eressero due anni fa uno Stabilimento centrale delle unite Compagnie d'Assicurazioni, il quale venne riconosciuto e protetto dalle superiori Autorità. Certo che questo Stabilimento non potea essere che una debolissima imitazione del colossale modello di Londra conosciuto in tutto il mondo sotto il nome di *Lloyd's*, il quale esistente già da 60 anni produsse degl' immensi vantaggi al commercio ed alla navigazione dell' Inghilterra, ed è divenuto il centro di tutte le innumerevoli operazioni commerciali e marittime che si eseguiscano in quella metropoli.

Un sì luminoso esempio dovette eccitare il ben naturale desiderio d'imitarlo, e così fu che simili Stabilimenti si fondarono in molte città commerciali, e recentemente in Parigi sotto il titolo di *Lloyd francese,* non solo per la vista di facilitare le operazioni di Sicurtà in quella capitale, ma ben anche e, maggiormente, per procacciare ai negozianti in generale il vantaggio ch'essi vi trovino riuniti tutt'i mezzi per i quali possano illuminarsi sulle loro operazioni; e di conseguenza quello che risulta invisibilmente dal consorzio di persone della medesima classe frequentemente per lo stesso motivo radunate in un comune locale. Mosse da queste riflessioni e premurose di contribuire possibilmente al lustro di questa città ed al bene dello Spettabile Ceto mercantile, le Compagnie di sicurtà, salvo autorizzazione di quest' *Eccelso Imp. Reg. Governo,* propongono le seguenti condizioni per l'erezione di un:

Lloyd Austriaco in Trieste.

I. Questo stabilimento ha per iscopo di procacciare ai negozianti ed assicuratori le più esatte notizie intorno al commercio, ed alla navigazione delle principali piazze Europee, del Levante ed altre per mezzo:

di appositi Corrispondenti, e

dei migliori fogli e libri che trattano su tal argomento.

II. Oltre a queste notizie si terrà dallo stabilimento:

a) un registro degli arrivi e delle partenze;

b) un detto dei bastimenti sotto carico;

c) un detto per i bastimenti da altre parti destinati per questo porto;

d) un libro per iscriverne i costituti di tutti i capitani arrivati;

e) un detto per recapitolarne tutte le importazioni via mare, tanto in monte, che separatamente per ogni provenienza;

f) un detto per recapitolarne l'esportazione via mare, pure in monte, e separatamente per ogni destino;

g) un elenco alfabetico di tutti i bastimenti patentati austriaci, indicante l'anno e luogo della loro costruzione, la portata, il nome del capitano e proprietario, i viaggi che fanno, ed altre particolarità, sicchè conterrà quasi la storia d'ogni bastimento

E si avrà cura di procurarsi col tempo:

h) una buona collezione delle migliori carte geografiche ed idrografiche;

i) una raccolta delle leggi sanitarie e daziarie di tutti gli stati marittimi;

j) una detta dei trattati di commercio e di navigazione;

k) le comunicazioni commerciali e marittime che il Governo fà alla Borsa;

l) i rapporti consolari;

infine tutte quelle nozioni che il negoziante ed assicuratore è interessato di conoscere.

III. Lo stabilimento viene fondato dalle sottoscritte Compagnie di sicurtà, le quali s'obbligano di contribuire alle spese col due per mille annui sul capitale nominale d' ognuna, ad eccezione dell'*Azienda Assicuratrice*, delle *Assicurazioni Generali Austro-Italiche*, e dell'*Adriatico Banco d'Assicurazioni*, che contribuiranno sul capitale di f. 400.000 per cadauna, stante i maggiori loro fondi nominali servienti a coprire anche dei rischj terrestri ed altri.

IV. Esse Compagnie si faranno premura di procurarsi la firma di negozianti ed altre ragguardevoli persone di questa

piazza quai Socj dello stabilimento verso il pagamento del Canone annuale di f. 30 per cadauno, da pagarsi in due rate antecipatamente ogni semestre.

V. Ottenute le sottoscrizioni di circa 200 Socj, come § IV e § VI ad *j*, oltre le Compagnie di Sicurtà, sarà convocato un congresso generale, acciò deputino dal loro grembo una Commissione per l'organizzazione. La medesima sarà composta di 15 membri, di cui 8 almeno da essere eletti frà quelli che rappresentano in pari tempo altrettante di queste Compagnie di sicurtà, ed uno che viene nominato nella persona del Sig. *C. L. de Bruck* Segretario della *Spettabile Azienda Assicuratrice,* che fungerà qual'Attuario. Questa Commissione dovrà redigere gli statuti dello stabilimento, e sarà autorizzata a disporre tutto l' occorrente, affine possa principiare il *Lloyd Austriaco* col dì 24 Agosto p. v. a qual' effetto prenderà le sue deliberazioni a pluralità di voti.

VI. L' elaborato da questa Commissione per l'organizzazione dovrà venire portato in un congresso generale alla sanzione delle Compagnie di sicurtà e de' Socj primarj, e ciò prima della sopra fissata epoca per il principio dello stabilimento. Le sue funzioni cesseranno dopo l'approvazione del piano e l' elezione della commissione indicata più sotto ad *b*). Essa dovrà per altro nell' elaborato ritenere ed osservare le seguenti massime fondamentali, cioè:

a) Che il potere costitutivo risieda unicamente nel congresso generale de' Socj da tenersi annualmente una volta soltanto per sentire la resa di conto e per nominare i membri componenti la commissione per amministrare lo stabilimento.

b) Che il potere legislativo risieda in essa Commissione annuale da essere composta di quindici membri, eleggibili, otto fra

Compagnie di sicurtà e sette fra gli altri Socj, come detto nel § 5., la quale avrà perciò la piena facoltà di estendere o modificare le discipline interne, di sciegliere gli occorrenti ministri il di cui impiego sarà annuale, di stabilire i loro onorarj, di fissarne le incombenze, infine di disporre, prescrivere ed ordinare tutto quello che crederà a proposito, necessario, ed utile.

c) Che il potere esecutivo venga dalla commissione conferito ad uno degl' impiegati suddetti col titolo di Attuario, il quale sarà responsabile per la manutenzione degli statuti e delle discipline interne, per cui tutti gli altri ministri saranno da lui dipendenti, e coll' ajuto dei quali dovrà eseguire e far eseguire prontamente tutte le occorrenze dietro le prescrizioni che gli verranno impartite dalla commissione.

d) Che in vista del maggiore contributo da parte delle Compagnie di sicurtà esse godranno le seguenti prerogative, cioè: 1. che dall' appartamento dello stabilimento verrà segregato l' occorrente locale serviente per le particolari radunanze delle Compagnie e per esporne le carte ed i documenti di speciale loro interesse, che non possano venir esposti e resteranno riservati all' ispezione dei soli rappresentanti-firmanti delle medesime, le quali fra di loro prenderanno in seguito quelle determinazioni atte a tutelare i particolari loro affari; 2. che ogni Compagnia possa destinare una sola persona, la quale, senz' altro contributo, avrà i medesimi diritti di ogni altro Socio; però se la medesima non fosse un rappresentante-firmante della rispettiva Compagnia, dovrà venire soggetta all' approbazione della commissione amministrativa e non potrà intervenire nei congressi generali, non

essendo socio inscritto; e finalmente 3. che i corrispondenti e gl'impiegati dello stabilimento abbiano da prestarsi alle particolari incombenze delle Compagnie di sicurtà.

e) Che chiunque vorrà essere ammesso per Socio dovrà venire proposto in iscritto da un altro socio alla commissione, la quale ogni trimestre nominerà 12 socj in qualità di Elettori, onde in un apposita radunanza di essi e dei membri della commissione si decida mediante segreta ballottazione, sull'ammissione o rifiuto del postulante. Le sue adunanze avranno luogo almeno ogni volta che vi saranno tre socj proposti.

f) Che ogni socio inscritto abbia diritto d'introdurre dei forastieri giudicati per atti ad essere presentati in qualità di ospiti, dovendo per altro l'introducente farli conoscere all'attuario dello stabilimento che gli procurerà una carta d'ingresso firmata da tre membri della commissione, ricevuta la quale l'ospite potrà frequentare il *Lloyd* per 15 giorni, inscrivendolo in un apposito libro. Se dopo spirato questo termine l'ospite bramasse continuare a frequentare lo stabilimento, dovrà egli insinuarsi dall'attuario per ottenere un'altra carta d'ingresso valevole per 30 giorni verso il pagamento di fni. 5., così e avanti da 30 in 30 giorni.

g) Che per promuovere possibilmente l'intervento dei Capitani marittimi in attività siano questi esonerati d'ogni formalità e basti per loro che si presentino all'attuario per ottenere una carta d'ingresso valevole per 30 giorni verso il pagamento di fni. 2 cadauno.

h) Che nello stabilimento verrà esposta la tabella dei socj inscritti, ed un'altra indicante i nomi delle persone destinate

dalle Compagnie associate; e vi sarà un Custode che dovrà vegliare sul mantenimento del buon ordine, sulla pulizia dei locali, e specialmente di evitare l'introduzione delle persone che non ne hanno alcun diritto.

i) Che il *Lloyd* possa entrare in relazione con delle estere Camere di assicurazioni od altri Stabilimenti per comunicarli le notizie, sia verso un compenso da convenirsi, oppure in via di reciprocità, sempre però coll'approvazione della commissione.

j) Che così pure possa accettarsi l'associazione di persone domiciliate negli stati austriaci fuori di Trieste, verso il contributo annuo di fni. 50 da pagarsi antecipatamente, alle quali il *Lloyd* comunicherà quelle notizie che indicheranno essere di loro interesse, restando a loro peso i porti-lettere; e se tali persone si trovassero in Trieste saranno riguardate come qualunque altro socio inscritto, previa la loro insinuazione all'attuario dello stabilimento per essere riconosciute.

k) Che la durata del *Lloyd* viene provisoriamente fissata per tre anni consecutivi dal 24 Agosto p. v. fino a quello del 1836, per la qual'epoca sono obbligatorie le sottoscrizioni, eccettuato soltanto per quelle Compagnie che andassero prima a cessare.

In vista della protezione sempre accordata nell'Austria alle imprese dirette al bene comune, non havvi dubbio, che molte onoreranno colle loro sottoscrizioni la presente proposizione, che mira esclusivamente a sparger lumi, ad estendere le nozioni le più esatte su tutti gl' interessi commerciali e marittimi, e ad erigere nel primario porto della monarchia un istituto, che coll'andare del tempo possa molto e beneficamente influire sull'industria

nazionale, ed in tal guisa conforme ad altri istituti dell'interno, tendenti per via diversa al medesimo scopo, corrispondere e dimostrare coi fatti una grata riconoscenza per le incessanti e provvide cure dell'Autorità, a favore del commercio ed industria.

Trieste, il dì 20 Aprile 1833.

La Commissione speciale istituita per la redazione del piano.
G. Padovani. Luigi Pezzer. Ang. Giannichesi. C. L. de Bruck.

La sottoscritta Commissione permanente, nominata dal Congresso generale tenutosi nel dì 30 Luglio 1832 dalle Compagnie di sicurtà formanti lo stabilimento centrale, trovando il di sopra trascritto piano, dopo esaminato e d'accordo così convenuto, atto a provvedere per tempo ad una migliore organizzazione dello stabilimento suddetto, si fa un dovere di sollecitarne la circolazione per ottenere le relative sottoscrizioni.

Trieste, il dì 25 Aprile 1833.

La Commissione permanente
dello Stabilimento centrale delle unite Compagnie di sicurtà.

per l'Adriatico Banco d'Assicurazioni.
Ang. Giannichesi.

per le Assicuraz. Generali Austro-Italiche.
Marco Parente.

per l'Azienda Assicuratrice.
C. L. de Bruck.

per il Banco di Marittime Assicurazioni.
G. G. Sartorio.

per il Banco Illirico d'Assicurazioni.
G. B. Silverio.

per la Compagnia degli Amici Assicuratori.
G. Padovani.

per la Società Orientale d'Assicurazione.
Cesare Cassis Faraone.

Per formarsi un' idea, magari approssimativa, dell' ambiente marittimo e commerciale, nel quale doveva svolgersi e svilupparsi il *Lloyd Austriaco,* non sarà discaro sapere che la marina mercantile, nell'anno 1834, contava 516 bastimenti della portata di 123,890 Ton., con 5561 uomini di equipaggio. Di questi bastimenti, ben 227 erano stati costruiti a Venezia ed a Chioggia, 100 nell' Istria e nella Dalmazia, 87 soltanto a Trieste ed il rimanente in altri cantieri esteri.

Non è da credere però che soltanto il numero d'uomini degli equipaggi costituisse il nostro piccolo mondo marinaresco, poichè a questi si devono aggiungere i costruttori, i carpentieri, i calafati, i fabbri, gl' intagliatori, i velai, i cordajuoli, i sensali, i noleggiatori, i battellanti, i quali tutti traevano il sostentamento dalla marina. Vi era poi il piccolo commercio che s' avvantaggiava di molto dall'approdo e dalla permanenza a Trieste, in un anno, di ben 1600 bastimenti di tutte le nazioni.

In quanto al commercio, le statistiche ci dicono che venivano importati a Trieste dalle Antille, dal Brasile e dagli Stati Uniti, importanti partite di caffè; altrettanto rilevanti erano gli arrivi dello zucchero dalle Antille, dal Brasile, dalla Francia, dalla Gran Brettagna e dagli Stati Uniti. Il legno da tinta, dagli Stati Uniti, costituiva pure un discreto commercio e così pure i cotoni, dal Brasile e da Alessandria, mentre non mancavano gli arrivi del frumento dal Mar Nero, del formentone, dell' olio e degli agrumi dalle Due Sicilie e dell' avena dalla Romagna e da Venezia. Una considerevole importazione poi dalla Svezia e Norvegia si faceva del pesce secco e salato.

L' esportazione, in quest' epoca, aveva minore importanza: si spedivano per Lima e per gli Stati Uniti discrete partite di

acciaio, per le città Anseatiche, per la Gran Brettagna e per gli Stati Uniti molto sommaco, per il Levante i legnami, per Venezia le pelli, la lana e le manifatture, nonchè le uve per le città Anseatiche e per la Danimarca. — Fu allora che incominciò il commercio delle dogherelle da' porti del Litorale ungarico e dalla Croazia per la Francia e specialmente per Bordeaux; commercio che durò per parecchi anni e che fu l'alimento principale dei nostri armatori.

Il „Giornale del Lloyd Austriaco", che s'incominciò a pubblicare nel febbraio del 1835, contiene appunto tutte queste notizie, ed oltre che registrare gli arrivi e le partenze giornaliere de' bastimenti, gli avvenimenti marittimi più importanti, il prezzo corrente, in appendice, de' singoli generi, le vendite effettuate, i depositi esistenti, le riviste sui mercati, il listino de' *premî* di sicurtà ecc. portava anche, di quando in quando, qualche speciale articoletto, come, ad esempio, uno che illustrava il bel numero di 149.565,600 penne d'oca che durante gli ultimi sette anni, 1827—34, era stato importato a Londra!

Dalle diciassette annate del „Giornale del Lloyd Austriaco" che furono pubblicate,[1]) si potrebbe ricavare un materiale importante per ricostruire la storia della nostra navigazione e de' nostri traffici. Con le notizie marittime poi, alle quali i suoi compilatori davano la più grande importanza e la maggiore estensione, potrebbesi rifare la cronaca dolorosa e triste di cento e cento capitani, di mille e mille marinai che affidavano all' infido elemento la loro esistenza. Gli investimenti in terre inospitali, i naufragi in luoghi sperduti, i pericoli d'ogni sorta scampati,

[1]) Nel 1851 si fuse coll'„Osservatore Triestino".

le vittime innumerevoli, gli atti di eroismo, di sacrificio e di abnegazione compiuti, gli sfoghi di intime gioie, di terribili dolori e di palesi miserie, formerebbero la più commovente e più bella pagina della vita marinaresca cittadina, durante un periodo di più di un quarto di secolo, che mai fu scritta.

Una grande attività s' erano ripromessi i fondatori del *Lloyd Austriaco* fin dal suo nascere e specialmente nel 1836, allorchè l' istituzione veniva riformata.

Da un ceppo comune dovevano aver nuova vita le Compagnie d' assicurazioni e nascere la Società di navigazione *seconda* Sezione, come pure „qualunque altra impresa, progetto ecc. che tendesse ad esercitare un' utile influenza sul commercio, sulla navigazione, sulle industrie ed in generale sul benessere pubblico."

Secondo il nuovo piano organico del '36, ogni Sezione rappresentava per sè stessa, in certa guisa, una società separata. Le varie Sezioni poi, perchè derivate tutte da un solo punto centrale, restavano in uno stretto legame fra loro, ed il *Lloyd Austriaco*, a sua volta, assumeva e riuniva l' amministrazione di tutte tenendo in debito conto i particolari statuti di ogni singola.

A quest' uopo il *Lloyd Austriaco* era rappresentato da una *Direzione generale,* formata in modo che ogni Sezione nominava due membri dalla propria Direzione o Consiglio d'Amministrazione, onde veniva ad avere un numero di membri che era il doppio del numero delle Sezioni esistenti; ad essa era aggiunto un Segretario generale eletto dalla stessa Direzione generale.

Le Compagnie di sicurtà associate che costituivano la *prima* Sezione, pagavano il canone annuale di due per mille sul capitale nominale di ognuna, però non più di fiorini ottocento

In virtù delle facoltà ad essa impartite dall' Art: VII degli Statuti, dei quali segue qui addietro un Esemplare, certifica, e fà noto a chi spetta, che

l Sig:

destinat in Agent e Rappresentant del **Lloyd Austriaco**, per cui resta incaricat del maneggio degli affari tutti del **Lloyd** stesso, uniformandosi in tutto e per tutto agli Statuti medesimi; e con l'esibizione della presente si farà riconoscere nella qualità veste e carattere di Agent presso le Autorità costituite locali, presso gli Uffizj Consolari; onde ottenere assistenza e protezione nel disimpegno degli affari, e poter agire ed operare tutto quello e quanto fosse consentaneo all'interesso del **Lloyd Austriaco** in ogni circostanza che presentar si potesse, tanto nell'ordinario esercizio delle attribuzioni di Agent quanto per estraordinarie commissioni dei Soci dello Stabilimento stesso, semprecchè queste commissioni emanino dal **Lloyd** medesimo

Dal Lloyd Austriaco di Trieste li 183

Li Direttori

L' Attuario

Diploma di rappresentante del Lloyd austriaco.

annui, e tutti i loro rappresentanti potevano frequentare i locali destinati a questa Sezione. Non per tanto altre persone ragguardevoli della piazza, quantunque non professassero il ramo delle assicurazioni marittime, potevano associarsi, ed allora pagavano un canone annuale di fior. 30, e se si trattava di una Ditta commerciale, essa versava un canone di fior. 50.

Riandando ora l'attività del *Lloyd Austriaco,* troviamo che il primo atto a cui, insieme a ben ventun' altre Compagnie, avevano aderito le „Assicurazioni Generali Austro-Italiche", fondate nel 1831, è il „Manifesto" che porta la data del 25 giugno 1834. Con questo si era già fatto un passo importante nella sistemazione delle franchigie e nel raggruppamento delle mercanzie a seconda della loro analogia, e si era venuti alla logica determinazione di ordinare in rubriche separate (la IX e la X), le assicurazioni de' *Cambi marittimi sopra merci, delle Paccotiglie dei Capitani, Marinai e Passeggeri,* e degli *Utili di merci,* da quelle de' *Cambi marittimi sopra corpi,* de' *corpi dei bastimenti* e dei *Noli* e dalle altre merci in generale.

Maggior determinatezza s'incominciò a dare all' espressione „franco totalmente di avaria particolare" che s'intese „fino alla concorrenza della metà del valore delle Merci ed Effetti assicurati (oggi elevato a 75%) e sorpassando questo limite era il caso di „sinistro maggiore", ed esplicite disposizioni si dettarono per il conteggio del danno da risarcirsi, che si volle risultato dalla „differenza del prezzo corrente al luogo di destino dalla roba sana all' avareata."

Anche per l'eventualità di uno *scoperto* di sicurtà veniva disposto convenientemente, in modo che „l' assicuratore pagasse in proporzione della somma assicurata, ed il proprietario sulla eccedenza."

L'attività, intanto, presso il *Lloyd Austriaco,* aumentava a vista d'occhio. [1])

La prima persona che le Compagnie di sicurtà riconobbero necessario doversi stipendiare per le molteplici sue occupazioni (redazione de' protocolli, regolare conservazione dell'archivio, vigilanza sulla pulizia de' locali, esatta esecuzione degli ordini della Commissione, disbrigo della corrispondenza ecc. ecc.) fu Giulio C. Grassi, il quale, sebbene non ne assumesse il titolo, pure si può considerare come il Segretario dell'Unione. Nel 1838 gli veniva fissato un compenso di fior. 500 annui ed alle sue dipendenze, venivano nominati uno scritturale, Marco di Laudadio Levi [2]) ed altro impiegato subalterno, Giuseppe Roy, più un capitano mercantile, Giovanni Bernetich.

Le venti Compagnie di sicurtà, che nel 1838 costituivano l'Unione, pagavano tutte insieme un canone di fior. 3180. Un membro della Commissione doveva, come accennato, sempre far parte della Direzione generale del *Lloyd Austriaco,* e nel 1839, aumentato di due il numero delle Compagnie, facevano parte della „Commissione delle Unite Compagnie di Sicurtà, alla *prima* Sezione del *Lloyd Austriaco*": C. L. de Bruck, A. Giannichesi, Giulio C. Grassi, Masino Levi, S. di M. L. Mondolfo, G. Padovani e D. Scheitlin.

Il genio di Masino Levi incominciava ad imporsi in ogni manifestazione che riguardasse la vasta e complicata materia

---

[1]) Nel dicembre 1837 le Compagnie di sicurtà facenti parte del *Lloyd Austriaco* conchiusero il primo contratto con la Sezione navigazione, mediante il quale i loro agenti potevano assicurare per conto delle medesime le merci spedite con i vapori del Lloyd.

[2]) Marco Levi divenne poi primo Impiegato ed indi Segretario del Comitato e come tale rimase fino alla morte, succedendogli, nel settembre 1880, il compianto Filippo Artelli.

MASINO LEVI.

delle assicurazioni marittime ed Angelo Giannichesi vi portava quotidianamente il contributo della sua grande esperienza.

A quest' ultimo, che godeva già fama di provetto assicuratore, s' era unito, verso la metà del 1837, il giovane Alessandro Daninos, il quale era venuto a Trieste col bagaglio di 30 milioni di franchi di capitale per istituire la rappresentanza di tre potenti Compagnie di Anversa per le assicurazioni incendî, vita e marittime.

Un atto del Governo di Vienna che negava l' autorizzazione per tale rappresentanza, la quale del resto aveva già iniziata la sua attività, fu la fortuna della „Riunione Adriatica di Sicurtà" che così, il 9 maggio del 1838, potè essere istituita.

Ma il 1838 e l' anno seguente furono anche anni propizî per l' istituzione a Trieste di altre Compagnie di sicurtà marittime. Nel maggio 1838 venne riordinato il „Banco Illirico di Assicurazioni" elevando il suo capitale a 500 mila fior. di Augusta, diviso in 250 azioni da fior. 2000 ciascuna; nel febbraio 1839 sorgevano i „Soci Assicuratori" con un capitale di 150 mila fior. di convenzione; un mese dopo veniva istituita la „Compagnia patriottica di Assicurazioni" con un capitale di 300 mila fior. di convenzione, nel luglio si costituiva la „Camera Assicuratrice" con un capitale di due milioni di fior. di convenzione diviso in duemila azioni e nell' ottobre dello stesso anno aveva vita l'„Alleanza di Assicuratori" dotata di un capitale di 200 mila fior. di convenzione, ripartito in duecento azioni.

E quì cade in acconcio ricordare che anche il „Banco Illirico di Assicurazioni" coltivava le sicurtà cambiarie e chirografarie di cui abbiamo già discorso. Un articolo anzi del suo statuto diceva: „onde sia poi rispettata la convenienza nelle sicurtà cambiarie e chirografarie, verrà per queste formata una

Polizza separata, ed estesa in modo che all' assicurato sia garantita la somma convenuta, e scansata la pubblicità, ed a tal fine sarà pure dispensata la Direzione, all'atto della pubblicazione dei Bilanci di far conoscere a' Signori Socj li nomi di que' tali che saranno stati garantiti dalla Società e che formeranno la somma de' rischi in allora pendenti, limitandosi ad indicare la somma totale divisa in scadenze col solo numero degl'Individui garantiti".

Pratica disposizione, che salvava l'assicuratore dagli eventuali impicci e tutelava il credito dell'accettante!

Allora, il *Concordato* delle Unite Compagnie di Sicurtà, che formava un fascicolo di parecchie pagine, oltre che contenere i tassi de' *premî* e le condizioni per le singole categorie di rischî, stabiliva alcune discipline che dovevano regolare i rapporti fra i varî firmatarî e che tendevano, singolarmente, ad eliminare ogni concorrenza fra di loro. „I *premî,* come venivano segnati nel Listino, dovevano sempre rimanere inalterabili, nè era permesso di fare nessun abbono quand'anche l' assicuratore venisse esonerato per patto espresso; ad ogni Compagnia era permesso di migliorare le proprie condizioni in confronto de' premî e dei patti stabiliti, ma non poteva sotto alcun pretesto peggiorarle; la sola Polizza di Trieste era la Polizza adottata, ma per i viaggi da e per al di là di Gibilterra si poteva continuare *a toccare* con la clausola consueta, cioè che sia a carico dell'Assicuratore tutta l' avaria generale, come pure i danni per causa di investimento, e che si debbano regolare le avarie avvenibili, secondo gli usi e consuetudini di Londra, oppure fissare le franchigie secondo quegli usi, da pagarsi totalmente eccedendo; le sicurtà sopra merci non potevano essere assunte per minor tempo di 3 mesi ferme; le Unite Compagnie si obbligavano di

non dare nè ricevere tocchi di sicurtà e di non fare generalmente nessun affare con quelle che non appartenevano all' Unione; qualunque contravvenzione per parte d' una Compagnia dell' Unione ad una o qualunque disposizione del Concordato, veniva punita con una multa a favore dell' Istituto de' Poveri di fior. 1000."

Tempi beati erano cotesti in cui gli assicuratori in generale, con i *premî* che percepivano, potevano fare assegnamento su di un utile discreto alla fine d' ogni anno d' esercizio, e tempi felici anche perchè essi operavano tutti concordi ed uniti e non erano ancora pervasi dalla manìa della concorrenza.

Del diritto di comminare la penale a favore dell' Istituto de' poveri, qualora qualcuno degli assicuratori avesse mancato alle condizioni del *Concordato,* non abbiamo trovato che venisse fatto uso.

La „Gazzetta di Venezia", il „Giornale di Livorno", il „Corriere Mercantile di Genova", l'„Eco della Borsa di Milano", il „Foglio Mercantile" pure di Milano, il „Lloyds List" di Londra, il „Journal de Havre", il „London Mercantil Journal", le Gazzette di Malta e di Zara, il „Lloyd Austriaco" di Trieste ed altri ancora, erano i giornali che dovevano sempre essere a disposizione degli assicuratori nella loro sala di riunione.

La „Commissione" delle Unite Compagnie di Sicurtà teneva le sue sedute periodiche il lunedì d' ogni settimana alle 6 pom. e le sue funzioni venivano determinate da un Regolamento interno, il quale „doveva restare esposto nello Scrittorio".

Nel 1842 s' era manifestato fra gli assicuratori un vivo desiderio d' introdurre nello stampato della polizza di sicurtà a *rischio ordinario* delle innovazioni, ma „riconosciutane la grande

difficoltà cui si sarebbe andati incontro e che, in ultima analisi, da ogni cambiamento ne sarebbe derivato piuttosto danno che utile alla ricorrenza degli assicuratori" non se ne fece nulla. Si pensò piuttosto a sovvenzionare con fior. 700 il corpo dei pompieri della città, affinchè si prestassero ne' casi d'incendio de' navigli in rada, ed a rivendicare il diritto di proprietà su di un ritratto del Principe di Metternich che era stato fatto dipingere anni addietro dagli assicuratori e che, non si sa come, era sparito dai loro locali di riunione. Chi si prese quest'incarico fu Carlo Regensdorff, il quale nella seduta del 25 agosto 1843 proponeva „che si domandasse alla Sezione della navigazione a vapore che il detto dipinto venisse restituito e rimesso al suo antico posto nella sala di lettura".

I locali occupati in quell'epoca dallo *i. r. priv. Lloyd Austriaco* erano: „la grande sala terrena in galleria, la scaletta interna che conduceva ad altra sala negli ammezzati, con contigue stanze, due di due ed una di una finestra sopra la Piazza del Teatro ed altra stanza sopra la galleria, e stanzino pel custode, con soffitta relativa, anditi, condotti ed una piccola legnaia a pianoterra e precisamente il tutto sul quarto dello stabile denominato „Tergesteo" No. 587, fra l'edifizio di Borsa e Piazza del Teatro". (App. 5).

Il contratto di locazione, che porta la data del 7 aprile 1842, era stato stipulato per otto anni fermi e quattro di rispetto a favore dell'inquilino, e le firme apposte a tale contratto ricordano i nomi degli esperti ed intelligenti negozianti: F. T. de Reyer, L. M. Brucker, Pasquale Revoltella, Gius. Brambilla, C. O. Fontana ed altri che rappresentavano le principali e le più cospicue personalità del nostro piccolo mondo finanziario e commerciale.

A queste facevano corona, per rapporti continui e per affinità d' interessi gli assicuratori marittimi, i quali ogni qual tratto, sentivano il bisogno di ravvivare la fiammella dell' amor di patria con qualche atto generoso e significativo. Notevole quello dell' ottobre 1843 col quale decidevano „di concorrere alle spese necessarie per i grandi restauri che si stavano operando nella veneranda Basilica di S. Giusto martire, protettore di Trieste, che da 1400 anni era testimonio perenne della pietà dei triestini, del loro incremento e della loro prosperità". [1])

Fra tutti i su citati però rimarrà imperituro il nome del Barone Pasquale Revoltella, il quale volendo dimostrare il suo affetto a Trieste e conscio della necessità per i giovani di una maggior coltura commerciale, lasciava, per disposizione testamentaria del gennaio 1868, un ragguardevole capitale per l' istituzione di un Corso superiore d' istruzione „nelle scienze e materie commerciali su basi pratiche".

„Mi lusingo — così scriveva nel suo testamento il Revoltella — che Trieste, ed in ispecialità il suo ceto mercantile avrà gradita questa mia istituzione ispiratami dal riflesso, che gli studî attuali non mi sembrano bastevoli per animare i giovani ingegni a grandi e maturi concepimenti, e che questi sono necessarî per far toccare più nobile meta cogli appoggi delle scienze e della pratica e con la conoscenza di estere piazze, e di tutto quello che al loro commercio ed ai loro prodotti si riferisce".

Non occorre dire che il patrio Consiglio comunale, nel quale sedeva allora quel Dr. Moisè Luzzatto, di cui la storia e la

---

[1]) Nell'ottobre del 1843 fu istituita la „Società Triestina d'Assicurazioni", la quale ebbe per direttori C. Vardacca e d'Ancona. Da Registratore funse P. C. Maurogordato.

riconoscenza triestina dovranno registrare e rivendicare l'attività e le benemerenze nel campo della pubblica istruzione, accettava la nobile offerta, e la Scuola superiore di commercio, fregiata dal nome del suo munifico fondatore, ebbe vita. [1])

Dall'elegante *Quadro generale dello stato personale dello Stabilimento,* che la Tipografia del *Lloyd Austriaco* pubblicava in occasione del nuovo anno 1844 e che qui riproduciamo, si rileva tutta la vasta organizzazione del *Lloyd Austriaco.* Nella Direzione generale fungeva da Presidente F. T. cav. de Reyer e Direttori erano: Giuseppe Bousquet, L. M. Brucker, C. L. cav. de Bruck e Giuseppe Padovani. Attuario era Ignazio Papsch con un cassiere (Enrico Helmpacher) e cinque redattori dei giornali, fra i quali Pacifico Valussi, il futuro patriarca del giornalismo friulano, come lo chiama il nostro Silvio Benco, ed Adalberto Thiergen (Tito della Berenga).

La *seconda* Sezione (navigazione a vapore) aveva per direttori: Giuseppe Bousquet, L. M. Brucker, C. L. cav. de Bruck, Ermanno cav. Lutteroth ed Elio Morpurgo. Alessandro Toppo era ispettore della Sezione tecnico-amministrativa ed Enrico Jones era il capo ingegnere all'arsenale. Quattordici piroscafi contava il Lloyd alla fine del 1843 e nessuno di essi superava le 550 tonn. di portata.

Nel marzo del 1844 importanti cambiamenti vennero introdotti nelle condizioni delle sicurtà rispetto all'ammontare de' *premî* e alla limitazione de' viaggi.

---

[1]) Lo „Statuto organico della Istituzione fondazionale Revoltella di un Corso superiore d'insegnamento commerciale in Trieste", venne approvato dalla Luogotenenza il 6 maggio 1876.

PER IL NUOVO ANNO 1844

Sigg. Mecenati, Interessati, Socj, Direttori & Impiegati

I. R. P. LLOYD AUSTRIACO

LA TIPOGRAFIA

LO STATO PERSONALE DELLO STABILIMENTO.

DIREZIONE GENERALE

AGENZIE

TIPOGRAFIA

I. SEZIONE

NAVIGAZIONE A VAPORE

II. SEZIONE

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PIROSCAFI

Quadro del personale del Lloyd austriaco.

Ne annoveriamo qui alcuni affinchè chi s'interessa della materia possa fare un raffronto con ciò che si pratica oggidì.

La franchigia per l'avaria generale veniva ridotta indistintamente per tutte le mercanzie al 3%.

I Pellami non si potevano più assumere ad *uso inglese,* se non franchi dell'avaria particolare, come già adottato per gli stracci e per le bande stagnate.

Alla rubrica dove si trovava Zante, Cefalonia ecc. veniva aggiunto il Regno di Grecia.

S'era isolato il premio di Catania, fissandolo a $^7/_8$ — 1 — $1^1/_4\%$.

Per tutta la costa meridionale della Sicilia e Calabria venivano confermati i premî di $^7/_8$ — 1 — $1^1/_2\%$.

Per le Isole Baleari, Barcellona, Tarragona e tutta la costa compresa Gibilterra, confermati i premî di $1^1/_4$ — $1^3/_8$ — $1^1/_2\%$.

Per Candia, Alessandria, Cipro, Smirne, coste ed isole turche vicine, compreso Samos, i premî di 1 — $1^1/_8$ — $1^1/_4\%$.

Per Tripoli, Tunisi, Algeri ecc. i premî rimanevano inalterati.

Per Salonicco, vicinanze, Golfo di Volo e Costantinopoli i premî di $1^1/_4$ — $1^3/_8$ — $1^1/_2\%$.

I premî dal Mar Nero, Danubio ed Azoff da e per Trieste, dal 1.° aprile a tutto agosto $^1/_4\%$ di meno.

I premî intermedî: da Costantinopoli per Alessandria, Isole Jonie, Malta e Messina venivano fissati a 1 — $1^1/_8$ — $1^1/_4\%$; da Costantinopoli per Genova, Livorno e Marsiglia $1^1/_4$ — $1^3/_8$ — $1^1/_2\%$; da Costantinopoli per ia Soria $1^1/_2$ — $1^5/_8$ — $1^3/_4\%$.

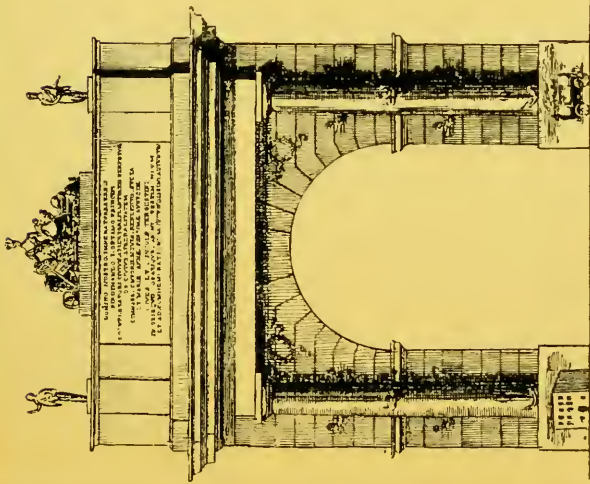
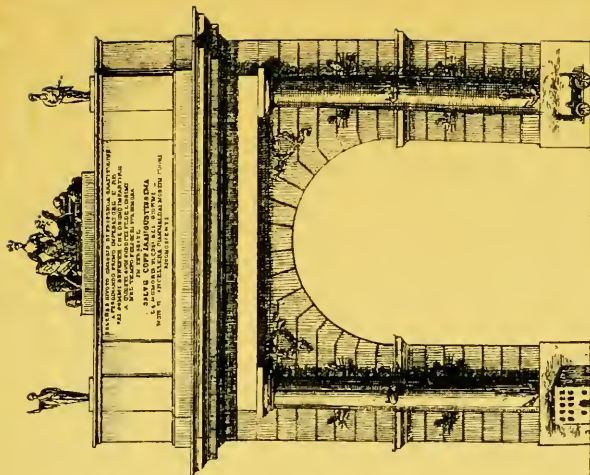
Sui *corpi* de' bastimenti veniva aumentato di 1% il *premio* per la navigazione al di là dei Capi Horn e Buona Speranza.

Il 23 agosto spirava il secondo non certo sterile triennio del *Concordato* fra le Compagnie assicuratrici ed in quell'occasione il Grassi „veniva incaricato di estendere un breve discorso da leggersi al Congresso per dimostrare l'utilità dell'Unione".

Una certa solennità non era mai mancata, in que' tempi, negli atti degli assicuratori, e in alcuni di essi era messo in rilievo il sentimento di devozione all'Imperatore. L'arco trionfale fatto erigere sulla piazza del Molo S. Carlo per il 13 settembre del 1844 e l'illuminazione serale della facciata del Tergesteo lo proverebbero. Se non che, quando (18 novembre) Carlo de Regensdorff in una seduta leggeva una lettera del de Bruck „con cui richiedeva che la Commissione concorresse alla spesa dell'illuminazione con f. 300", la detta Commissione „quantunque avesse trovata intempestiva una tale domanda, decideva di aggiornare la sua decisione in quest'argomento sino all'entrante anno nuovo".

Dall'esame degli atti successivi non abbiamo però trovato che l'argomento fosse stato di nuovo discusso.

Ma intanto i primi sintomi della concorrenza estera incominciavano a manifestarsi. In un'adunanza della Commissione degli assicuratori Angelo Giannichesi presentava una lettera direttagli dai Lutteroth e Co., con la quale veniva dimostrato „che i bassi premî che si facevano in Amsterdam per le sicurtà dai porti dell'Olanda per qui, in confronto dei nostri, li obbligavano di dover ordinare colà tutte le loro sicurtà e che quindi la nostra piazza andava a perdere delle importanti somme di premî, per cui sarebbe utile di preparare in un Congresso generale, per i soli carichi di venuta qui, le seguenti piccole riduzioni di *premî* e cioè:

in agosto invece del . . . . 2 % — $1^{3}/_{4}$%

Da una stampa del tempo.

in settembre invece del . . . . . . 3 % — $2^1/_2$ %
in ottobre invece del . . . . $3^1/_2$ % — $2^3/_4$ %
in novembre e dicembre invece del $3^1/_2$ % — 3 %
in gennaio invece del . . . . $3^1/_4$ % — $2^3/_4$ %
in febbraio invece del. . . . . . . 3 % — $2^1/_2$ %
in marzo invece del . . . . $2^1/_2$ % — $2^1/_4$ %".

Il Congresso ebbe infatti luogo il 28 ottobre 1844, ed oltre alle riduzioni or menzionate, in seguito ad una rimostranza avanzata dalla potente Ditta Reyer e Schlik, con la quale osservava „che la piazza di Londra offriva al commercio nuovi ribassi", veniva ancora stabilito:

„1.° che i premî dalle Antille per qui venissero ridotti:

per l'epoca dal 16 gennaio al 31 aprile, invece di $2^1/_2$ % — $2^1/_4$ %;

per l'epoca dal 1. maggio al 30 luglio, invece di 3% — $2^1/_2$ %;

„2.° che fosse permesso di assumere i carichi dal Brasile per qui ad uso inglese, anche all' $1^1/_2$ % purchè l'avaria particolare venisse regolata sopra il carico intiero: osservando che si tratta qui dei soli carichi diretti per Trieste, ove questi venendo sotto gli occhi degli Assicuratori, possono invigilare loro stessi al proprio interesse".

L'anno 1845 si apriva con un atto umanitario degli assicuratori: veniva cioè „ordinato di far circolare presso tutte le spettabili Compagnie una colletta a favore delle famiglie di alcuni infelici individui annegatisi a Grado per prestare soccorso ad un bastimento in pericolo e di rimetterla, dopo aver ottenute le firme, col relativo prodotto, allo Spettabile Uffizio di Borsa".

Tale colletta fruttò fior. 375 che rappresentavano, per quel tempo, una somma abbastanza rilevante.

Nel febbraio, una poco lieta notizia dovevano apprendere gli assicuratori: il Governo di Vienna aveva divisato di far pagare il diritto di bollo sulle polizze di assicurazione!

Veniva tosto deciso di avanzare un ricorso a S. M., firmato da tutte le Compagnie, affinchè venisse scongiurato questo pericolo che avrebbe recato agli assicuratori non poco danno; ma il risultato di tale ricorso, rinnovato anche nell'ottobre 1846, fu negativo e la lamentata legge sul bollo entrò in attività col 15 di febbraio del 1853 [1]) per non essere mai più levata.

Dei due anni che seguono apprendiamo che, a seconda delle congiunture politiche ed economiche e singolarmente per la crisi commerciale del 1847, *i premî* d'assicurazione vennero ora in più ed ora in meno modificati; si esclusero dalle assunzioni i rischî delle merci caricate sulle barche per Venezia, Chioggia e Pontelagoscuro, e tale esclusione provocò una viva protesta di 38 negozianti della città.

Cinquantotto Agenzie nei più importanti scali marittimi del mondo contava l'Unione nel 1847, ed all'industria nostra ed a combattere i nuovi sistemi che incominciavano a minacciarla, cooperarono insieme con Masino Levi, con Giannichesi, con gli altri che abbiamo già nominati, anche Giov. Batt. Silverio,

[1]) Nella seduta degli Assicuratori del 10 febbraio 1853 veniva deciso che „dal giorno in cui le Polizze ed i Vaglia dovranno esser bollati, l'importo di tal bollo compreso quello del Vaglia, dovrà esser messo sotto l'importo del premio a debito dell'assicurato. Per le Compagnie che avevano una filiale a Venezia, veniva stabilito che il diritto del bollo andasse pure a carico dei loro assicurati".

DIPLOMA D'AGENTE.

La Direzione Generale del Lloyd Austriaco in Trieste

In virtù delle facoltà ad essa impartite dagli Statuti, fa noto a chi spetta, che il Signor L. Nervegna a Brindisi fu destinato in Agente della prima Sezione del Lloyd Austriaco, per cui resta incaricato del maneggio degli affari della medesima, e con l'esibizione della presente si farà riconoscere nella qualità, veste e carattere di Agente presso le Autorità costituite locali, presso gli Uffizj Consolari, onde ottenere assistenza e protezione nel disimpegno degli affari, e poter agire ed operare tutto quello e quanto fosse consentaneo all'interesse della prima Sezione del Lloyd Austriaco in ogni circostanza che presentar si potesse, tanto nell'ordinario esercizio delle attribuzioni di Agente quanto per estraordinarie commissioni.

Trieste li 10 Luglio 1846.

LI DIRETTORI

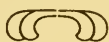
L'ATTUARIO

DIREZIONE GENERALE DEL LLOYD AUSTRIACO

Trieste. L. Papsch e C. Tipografi di Corte

Gius. Almeda, Giov. Romano e Giorgio Meksa, direttore stabile della „Camera assicuratrice“.

Ben a ragione perciò questi e quelli si possono considerare come i pionieri delle nostre assicurazioni marittime, intese con concetti più moderni.

V.

AFFERMAZIONE E LOTTE

Il Quarantotto — Soffio di vita libera ed indipendente — Nuove riforme ne' Listini — Divisione della *prima* Sezione del Lloyd Austriaco — Scopi e fini della *terza* Sezione — Un grande Stabilimento tipografico artistico — L'„Annuario marittimo" — Condizioni economiche della *terza* Sezione — Fior. 150.000 di stampati invenduti — La bottega di un rigattiere — Incremento economico di Trieste — Statistica eloquente — La Gran Brettagna — L'aumento de' traffici necessita il cambiamento de' Listini — Distinzione fra rischî d'estate e rischî d'inverno — La malerba della calunnia — Un giornaletto rivendicatore — Sviluppo del Centro degli assicuratori — La „Triester Zeitung" — Una legge inopportuna — Filippo Artelli.

V.

I rivolgimenti politici che sconvolsero l' Europa nel 1848 e che trovarono associate alla *prima* Sezione del Lloyd Austriaco ben 26 Compagnie, [1]) apportarono un soffio di nuova vita, se non del tutto tranquilla, certo più indipendente e più libera negli atti de' nostri assicuratori. Infatti dal 1848 in poi non troviamo più indicato nei Regolamenti per le Agenzie il „Patronato di S. A. S. il Principe di Metternich" ; non troviamo più i prolissi verbali delle loro sedute, fitti di minute scritture; non vediamo più far grande caso se qualcuno, estraneo all'istituto, s'azzardasse di mettervi piede, e nemmeno compariscono i severi ordini

[1]) e cioè:

Adriatico Banco di Assicurazioni — Agenzia Principale della I. Società di Vienna — Alleanza di Assicuratori — Assicurazioni Generali Austro-Italiche — Associazione Assicuratrice — Austria Assicuratrice — Austriaca Compagnia d'Assicurazioni — Azienda Assicuratrice — Banco Ellenico d'Assicurazioni — Banco Orientale d'Assicurazioni — Banco Veneto d'Assicurazioni — Camera Assicuratrice — Compagnia degli Amici Assicuratori — Compagnia Filemporica d'Assicurazioni — Compagnia Patriottica d'Assicurazioni — Gabinetto di Sicurtà — Greca Concordia d'Assicurazioni — Intrepida Compagnia d'Assicurazioni — Mediterraneo Banco d'Assicurazione — Nuova Società Commerciale d'Assicurazioni — Nuovi Assicuratori — Nuovo Stabilimento d'Assicurazioni — Società Assicuratrice — Società Elvetica d'Assicurazioni — Società Triestina d'Assicurazioni — Soci Assicuratori.

agli impiegati di non lasciar esaminare gli atti se non dalle singole persone „debitamente autorizzate“.

Abbiamo constatato anche che in certi periodi non si tenevano sedute o che le decisioni non venivano registrate, e quando si riprendevano non si usava più quella forma burocratica e di sussiego che era la caratteristica di un tempo. Le menti, lo si capisce, erano rivolte ad altri ideali e, come scrisse Attilio Gentille[1]) „tutte le opere e le imprese erano dirette alla costruzione del nuovo ordinamento sociale e politico, sul quale come da immensa e quadra base, dovevano più tardi innalzarsi gli edifici delle scienze e delle arti“.

Mentre gli atti del triennio 1831—33 occupano un volume di quasi duecento pagine con la registrazione delle decisioni prese in centonove radunanze, gli atti che vanno dal 1848 al 1867, quindi di ben 17 anni, non riempiono che un libro della metà della grandezza del primo e contengono soltanto, accennate concisamente e brevemente, le deliberazioni prese. Una lacuna, pur troppo, vi ha tra il 15 marzo ed il 26 agosto del '48 e precisamente di quel periodo, che, „per gli avvenimenti politici succeduti a Venezia, le diverse Compagnie avevano fatto conoscere vocalmente alla Commissione (composta de' Signori Almeda, Grassi e Levi) la necessità di convocare d'urgenza un Congresso generale, per prendere quelle misure che il detto Congresso credesse più acconcie“.

Il Congresso infatti fu tenuto il 25 marzo alle 4 pom., ma o sono spariti dal nostro archivio i documenti che registravano

[1]) „Il Primo Secolo della Società di Minerva“ — Attilio Gentille — Stab. art. e tip. G. Caprin — Trieste 1910.

le importanti decisioni prese o forse a bella posta non si volle metterle sulla carta. [1])

Un solo atto, diremo così, ufficiale che isfuggì al tarlo roditore del tempo o alla furberia degli uomini, ci rivela le serie preoccupazioni de' commercianti e degli assicuratori d'allora sulle sorti avvenire di Trieste, e ci dice anche che il sistema delle vane promesse e delle sterili assicurazioni da parte del Governo di Vienna non è una prerogativa de' tempi che corrono.

Sembra dunque che i negozianti si sieno rivolti al Ministro dell'Interno Barone de Pillersdorff per essere assicurati che le cose di Trieste non verrebbero cambiate o per lo meno che non sarebbero imposte delle restrizioni atte a scuotere lo sviluppo e la floridezza commerciale della città.

Con una sollecitudine veramente inusitata, il predetto Ministro inviava in data 27 marzo 1848 un rescritto all'allora Governatore del Litorale, il vecchio Conte de Salm, in cui, fra altro, era detto:... „Io colgo ben volentieri l'occasione per assicurare vostra Eccellenza e la facoltizzo di esprimerlo del pari alla Città e comune, che il Governo riconoscendo pienamente la grande importanza di questa piazza commerciale, consapevole della necessità di non porre ostacoli al libero movimento del suo commercio e penetrato dei prosperi successi ottenuti col sistema sin quì seguito, circa al commercio del porto franco di Trieste, non ha non solo la più lontana idea di restringere le concesse libertà e le condizioni

[1]) Una circolare agli Assicuratori del 12 settembre 1848 così li avvisava di un importante fatto politico: „Il delegato della Commissione G. Almeda avvisa le spettabili sottonotate Compagnie di sicurtà che non essendovi più il blocco militare del nostro porto, possono, da domani in poi, ommettere la clausola stabilita per tale riguardo nel Congresso generale del 10 luglio p. p.“ (Il protocollo accennato del 10 luglio non ci fu possibile di rintracciarlo).

di questa città, ma è anzi ognora intento di eruire gli ulteriori bisogni di questo porto franco, destinato a fiorire in un avvenire ancor più bello, e di accordare al medesimo quelle prerogative le quali valgano a garantire i vantaggi acquistatisi colla sua intelligenza, onestà di propositi e perseveranza".

Belle parole, alle quali però non corrisposero i fatti.

* *
*

Ritornando sull' attività de' nostri assicuratori, abbiamo potuto rilevare che nella seduta del 15 marzo 1848 veniva dato l'incarico a Gius. Almeda „di preparare un motivato ragionamento sulle modificazioni da introdursi al Listino", e tale „motivato ragionamento" con i proposti cambiamenti „otteneva, il 20 marzo, la comune approvazione," sicchè il nuovo Listino entrava in attività col 1.º di aprile.

Non riporteremo tutte le singole modificazioni introdotte nel Listino e basti sapere che mentre fino a quest'epoca i *premî* in generale sopra i corpi de' bastimenti assunti a *rischio ordinario*, figuravano come segue:

Per un anno fermo sopra corpi di bastimenti quadri austriaci fino all'età di 10 anni . . . . $4^1/_2\%$ all'anno
e per tutti li altri . . . . 5% „
per mesi sei fermi, vi siano o non altri mesi di rispetto, in ragione di . . . . $5^1/_2\%$ „
al disotto di sei mesi fermi in ragione di . . . . 6% „
più un aumento di due per Cento per una volta tanto trovandosi nel mare d'Azoff dal 1.º Ottobre a tutto Marzo; da ridursi ad un per Cento, trovandosi in detto mare nei Mesi d'Agosto e Settembre, e nel Mar-Nero e Danubio, o al di là del Capo Finisterre dal 1.º Ottobre a tutto Marzo, come pure se il Bastimento in questo periodo verrà diretto sulle Coste d'Africa dal capo Bon sino e compreso Ceuta, sulle Coste della Soria e Caramania, negli Stati Uniti d'America, o dal 1.º Luglio a tutto Gennajo pelle Antille, e Golfo del Messico, o se navigasse in qualsivoglia stagione al di là del Capo Horn, o Capo di Buona Speranza; e con la

proibizione di accordare la sospensione dei rischi per la stazione in Porto, come pure di prolungare per più di una volta le Polizze in corso, e di accettare Sicurtà per meno di tre Mesi di fermo nell'intervallo dal 1.º di Settembre a tutto Marzo.

Essi *premî* vennero ripartiti in due classi distinte e precisamente:

I. Classe. Appartenente esclusivamente alli bastimenti di bandiera austriaca dalla loro costruzione **primitiva** sino alli compiti anni 10, con facoltà di poter navigare in tutti i mari senz'aumento.

Premio per un anno **assolutamente** fermo, senza poter accordare dipennazioni . . . . $5^1/_2{}^0/_0$

Per mesi sei fermi o più, sienvi o non altri mesi di rispetto, in ragione di . . . . $7^0/_0$ all'anno

Al di sotto di sei mesi . . . . $^3/_4{}^0/_0$ al mese.

II. Classe. Pei bastimenti austriaci dall'età di anni 11 in poi, come anche per tutti li bastimenti d'estera bandiera di qualunque età essi sieno, con facoltà di poter navigare in tutti i mari senz'aumento.

Per un anno **assolutamente** fermo, senza poter accordare dipennazione . . . . $6^0/_0$

Per mesi sei fermi o più, sienvi o non altri mesi di rispetto, in ragione di . . . . $8^0/_0$ all'anno

Al disotto di sei mesi . . . . $1^0/_0$ al mese.

Barche, Trabaccoli ed altri di piccolo cabotaggio, i bastimenti austriaci di cui s'ignora l'epoca della costruzione, appartengono a questa II. Classe.

In qualunque Classe è proibito d'accordare la sospensione dei rischi per la stazione in Porto, come pure di prolungare per più di una volta le Polizze in corso, e di accettare Sicurtà per meno di tre mesi di fermo nell'intervallo dal 1.º di Settembre a tutto Marzo.

Caratteristici troviamo quei „assolutamente fermo", che, in piena buona fede, venivano inseriti nel nuovo Listino, allo scopo di ammonire gli assicurati, ed anche gli assicuratori che in nessun caso potevano pretendere o rispettivamente accordare delle depennazioni o degli storni.

Per i velieri che non fossero di bandiera austriaca, i tassi de' *premî* venivano considerevolmenle aumentati, mirando così a favorire e a proteggere la marina nazionale. Strano si è che per le piccole barche e per i trabaccoli si pretendeva che i

poveri *patroni* pagassero i *premî* sensibilmente aumentati che si praticavano per i navigli di bandiera estera.

Scoppiate le ostilità fra la Danimarca e gli Stati della Confederazione germanica nuovi cambiamenti venivano introdotti ne' tassi de' *premî* e nelle condizioni di sicurtà, e fra altre decisioni di minore importanza, come la nomina di diversi rappresentanti della *prima* Sezione in varî porti, si giungeva al marzo del '49 nel qual mese veniva studiato un nuovo progetto per la detta *prima* Sezione, che proponeva „di dividerla in due Sezioni, una delle quali formerebbe la Commissione delle Unite Compagnie e l'altra si occuperebbe di tutte le attribuzioni dell'attuale Delegazione colla Tipografia considerevolmente ampliata. Tale Sezione, che dovrebbe essere la *terza*, s'accrescerebbe d'un capitale in Azioni (50 da f. 1000 ciascuna), azioni che dovrebbero esser garantite dal capitale esistente".

La Commissione, radunata dal Regensdorff, aderiva a questa nuova divisione, ma pretendeva che le relazioni delle Unite Compagnie ch'essa rappresentava fossero stabilite in modo che risultasse la loro partecipazione attiva nello Stabilimento del Lloyd Austriaco ed anche che il contratto per il contributo delle Camere assicuratrici e le prestazioni della nuova Sezione dovesse essere anticipatamente concertato d'accordo e „non già lasciato ad una transazione con una nuova Società in accomandita che non avesse a vegliare che sui proprî interessi".

Nella rappresentanza della nuova Sezione doveva naturalmente prender parte un membro delle Unite Compagnie; il 21 maggio (1849) la Sezione letterario-artistica ebbe vita ed a primo suo direttore venne nominato Elio Morpurgo, gerente il „Nuovo Stabilimento d'Assicurazioni", mentre rimaneva direttore

anche C. L. de Bruck, il quale già in passato era stato eletto *perpetuo* rappresentante delle Sale di lettura.

Gli scopi della *terza* Sezione erano chiaramente definiti dal suo statuto. Essa doveva abbracciare le sale di lettura che fino allora facevano parte della *prima* Sezione, la tipografia e la pubblicazione de' libri e de' giornali periodici, oltrechè uno stabilimento artistico per incisioni in metallo ed in legno. Con questi mezzi essa dovrà „procurare a diffondere le notizie e cognizioni, che potessero giovare al commercio, alla navigazione, all'industria, alle arti, nonchè produrre e smerciare opere letterarie ed artistiche". Missione nobilissima, che soltanto parecchi anni dopo doveva in parte essere ereditata dal compianto Giuseppe Caprin, con il suo stabilimento artistico-tipografico.

L'„Annuario marittimo", che la *terza* Sezione aveva incominciato a pubblicare nel 1851, con l'approvazione del Governo marittimo, è il più bel monumento, in riguardo al commercio ed alla navigazione, dell'attività del Lloyd Austriaco, e, senza tema di errare, si può affermare che esso già intorno il 1854 aveva raggiunto l'importanza degli „Annales de la marine" di Francia, del „Nautical magazine" d'Inghilterra e del „Deutsche Seemann" di Brema.

La durata della società veniva fissata, in origine, a tutto l'anno 1854, ma essa poteva rinnovarsi di quinquennio in quinquennio qualora in un congresso generale, da tenersi ne' primi sei mesi avanti l'espiro de' cinque anni, non ne fosse stato deciso lo scioglimento.

Magnifica fu l'attività di cotesta Sezione, e segnatamente della sua tipografia e calcografia. Essa acquistò ben presto rinomanza non poca per le belle stampe in acciaio ed in legno,

che andava pubblicando sotto la guida de' più valorosi maestri del bulino; ma, sgraziatamente, dal lato economico, essa non fu mai fiorente. Nel 1866 la tipografia chiudeva i suoi bilanci in modo che sul capitale originario di f. 175.000 aveva un debito verso la *seconda* Sezione di f. 106.000 e possedeva circa f. 150.000 di stampati invenduti e in nessun modo riducibili in denaro.

Un anno fa, alcune centinaia di bellissimi e tersi acciaî, incisi con maestria ed appartenenti un tempo alla *terza* Sezione, facevano bella mostra di sè presso un rigattiere del ghetto! Una parte di essi ritornò, fortunatamente, in possesso della Tipografia del Lloyd Austriaco per merito del suo direttore Signor Guido Helmpacher, un'altra parte passò nelle mani di chi scrive, e singoli esemplari furono acquistati da alcuni intelligenti raccoglitori di cose patrie. Il nostro Museo di storia ed arte, il quale sarebbe stato il più naturale ed il più legittimo depositario di sì preziosa raccolta, non potè concorrere all'acquisto per la esiguità della sua dotazione e per la mancanza di spazio conveniente per collocarla!

Ne' due anni che seguirono agli avvenimenti del 1848 i negozianti, gli assicuratori triestini e singolarmente questi ultimi non rimasero certamente neghittosi, ed a ciò forse anche li spinsero le conseguenze della dianzi accennata crisi commerciale che aveva funestata Trieste nel 1847.

Dal 1848 al 1850 la „Società di navigazione a vapore del Lloyd austriaco“ volle aumentare il numero de' suoi piroscafi e, riattivate le comunicazioni con Venezia ed altri porti ed apertene delle nuove, il traffico s'accrebbe e si sviluppò. [1])

---

[1]) Nel 1850 la Società di navigazione del Lloyd A. contava 30 piroscafi con un tonnellaggio di registro brutto di 11912. Durante quest'anno effettuò 1090 viaggi, percorrendo 517.782 miglia.

Le statistiche [1]) registrano per un periodo di 14 mesi, e cioè dal 1.° novembre 1849 a tutto dicembre 1850, i seguenti approdi e le seguenti partenze di bastimenti e di piroscafi nel e dal porto di Trieste:

approdi:

vapori di bandiera austriaca . .	503	di T.	121.848	carichi
„ „ inglese . . .	1	„	180	„
velieri „ austriaca . .	7.662	„	336.374	„
„ „ estera . . .	2.002	„	247.138	„
	10.168	„	705.540	„
più, velieri austriaci ed esteri .	1.242	„	36.492	vuoti
vapori „	40	„	9.148	„
totale approdi .	11.450	„	751.180	„

partenze:

vapori di bandiera austriaca . .	486	di T.	113.071	carichi
velieri „ „ . .	5.710	„	257.728	„
„ „ estera . . .	1.488	„	164.319	„
	7.684	„	535.118	„
più, velieri di bandiera austriaca .	3.048	„	102.897	vuoti
„ „ estera . .	499	„	86.336	„
vapori „ austriaca .	85	„	18.813	„
„ „ estera . .	1	„	191	„
totale partenze .	11.317	„	743.355	„

Le bandiere le quali, dopo l'austriaca, ebbero nel periodo di 14 mesi i maggiori approdi carichi a vela erano, in quanto alla portata di tonnellate: la greca, la napoletana, la pontificia, l'inglese, la svedo-norvegese e la nord-americana, mentre le maggiori partenze erano costituite dalla prima delle nominate cinque bandiere.

---

[1]) Pubblicate dall'Ufficio di Borsa — Trieste, Tipografia Weis — 1850.

È interessante sapere che de' sei Stati, dai quali dopo l'Austria, si ebbero le maggiori provenienze di carichi a Trieste, la Gran Brettagna ed i suoi possedimenti occupano il primo posto e seguono, in ordine decrescente la Turchia, l' Egitto, le Due Sicilie, la Russia (Mar Nero) ed il Brasile. E così, per le partenze di navigli carichi sarebbero, dapprima il regno delle Due Sicilie e poi, nello stesso ordine decrescente, la Gran Brettagna, la Turchia, il Pontificio, la Grecia e le Isole Jonie. Naturalmente in questo tempo la preponderanza della vela sul vapore era ancora considerevole e quindi non mette conto di soffermarsi sul movimento di quest' ultimo.

Un traffico rilevante faceva dunque la nostra città con la Gran Brettagna, ma, come sembra, le avarie sulle merci e sui navigli non devono essere state tanto rare, e però gli assicuratori se ne impensierirono; sicchè: „riconosciuto ad evidenza che il maggior pericolo cui vanno esposti i bastimenti diretti per i porti della Gran Brettagna, si presenta sulle coste dell' Irlanda, segnatamente nei mesi invernali," proponevano „che sopra li bastimenti che potessero trovarsi in quei paraggi dal 1.° ottobre a tutto marzo, come sopra le merci, venisse stabilito un conveniente aumento in più del premio fissato dal Listino per i viaggi per l' Inghilterra, rimarcando che in Londra per carichi di grano da qui diretti per i porti posti all' Occidente dell' Irlanda si pagò sino 4 — $3^1/_4$ — 3% se diretti per le coste Orientali di detta Isola".

Altri assicuratori insistevano su una più ampia modificazione del Listino, ma noi non li seguiremo nelle loro proposte e riporteremo soltanto una lettera, firmata da due Compagnie, [1]) poichè la stessa, sotto vari aspetti, riesce interessante.

[1]) La „Greca Concordia d'Assicurazioni" e l'„Alleanza Assicuratrice".

Essa diceva: „Ritenuto per base che li „Stabilimenti di Sicurtà marittime“ nella loro attribuzione non hanno da prendere in considerazione che l'interesse dei loro amministrati e la propria conservazione a sostegno del commercio per il quale furono preliminarmente istituiti; ritenuto che sotto tale aspetto tacer deve ogni privato interesse degli assicurati ove si trovasse in opposizione con sì sacro principio indivisibile dall'interesse generale e commerciale; ritenuto che l'affluenza degli affari si manifesta forte nei mesi più pericolosi alla navigazione, cioè da settembre al gennaio quando nei successivi dell'anno le Compagnie devono solitamente languire sotto un lavoro grandemente ridotto; che se gli assicurati usano del diritto di profittare di sì sublime istituzione atta a garantire le loro sostanze nei mesi di maggior pericolo, sarà del pari concesso agli Assicuratori d'adottare i metodi capaci a salvarli dal proprio ecidio *(sic)*. Per il che indispensabile si rende un'emenda al vigente Listino che li ponga in armonia coi principii di conservazione che pur sono quelli dell'interesse sociale di tutta la piazza; ritenuto che le navigazioni dell'Arcipelago, Mediterraneo e Adriatico trattate fin ora con metodi di soverchia confidenza quanto ai premi, hanno dato a conoscere in fatti essere altrettanto pericolose di quelle del Mar Nero, dappoichè essenzialmente nell'Adriatico, ove, sia per la leggerezza di que' bastimenti che al primo soffio straordinario cercano tosto rifugio ovunque gli si presenta, sia per inesperienza de' capitani, si sono fatalmente verificati nello scorso e nel corrente anno dei danni enormi, quando che rendendo giustizia ai navigatori più periti che fermi attenendosi all'alto mare evitano sì fatti pericoli e se pure malconci dall'aversità de' tempi sono colti i loro carichi da minori o maggiori avarie non abbiano almeno

a deplorare dei sinistri totali; ritenuto che nel nuovo ramo d'assicurazioni apertosi, quello cioè de' rischi dal Danubio, Azoff e Mar Nero per uno o più porti d'Inghilterra non sia il premio fin quì praticato minimamente commisurato alla gravità del rischio, ove vogliasi riflettere che le partenze ne' mesi del più crudo inverno da' su citati porti vanno soggetti a' più estremi pericoli, li quali costantemente li accompagnano fino all' arrivo nei porti inglesi ove pur troppo abbiamo a deplorare tante amare rimembranze; ritenuto che li miti premi dal Nord e dall' Inghilterra per il Mediterraneo, Adriatico e Levante nell' inverno non sono compatibili al confronto di quell' azzardata navigazione; ritenuto finalmente che le principali piazze marittime d'Europa dividono con misura ben più ampla della nostra li premi dalla buona all' autunale ed invernale stagione — le sottoscritte Compagnie, fidate nella qualunque siasi validità de' premessi loro ragionamenti e facendo appello all' interesse comune, credono conveniente di proporre alla spettabile Commissione delle Unite Compagnie le annesse emende da introdursi nel prossimo Listino, previa approvazione delle spettabili Compagnie dell' Unione".

Ed il nuovo Listino, con le varie modificazioni ed aggiunte suggerite, veniva approvato nel Congresso generale del 26 marzo 1849.

Ma i protocolli, che nella loro contorta prosa illustrano i cambiamenti apportati, svelano altre cose che servono a determinare il nuovo indirizzo verso il quale incominciavano ad orientarsi gli assicuratori e a far conoscere anche le difficoltà che vi incontravano.

Il nuovo ramo di affari, che costituiva i grandi trasporti dal Danubio, Azoff e Mar Nero per l'Inghilterra, s' affermava vigorosamente e s' incominciava a comprendere che di ben

differente natura possono essere i rischî assunti durante la stagione invernale, in confronto di quelli assunti durante la stagione estiva; donde la convinzione che fosse cessato il tempo delle soverchie facilitazioni e delle soverchie „confidenze“ verso gli assicurati, le quali, al postutto, minacciavano la potenzialità economica delle Compagnie e „l'interesse sociale di tutta la piazza“. Si poteva anche fare assegnamento che una concorrenza dall'estero non li avrebbe molestati: ma ahimè, non si era posto mente che la malignità umana non di rado cerca d'insinuarsi e di corrodere ogni nobile ed utile iniziativa.

Sui giornali dell'interno incominciarono a comparire articoli diffamanti Trieste, il suo commercio e le sue franchigie, e le venti Compagnie di sicurtà riunite determinarono di escogitare i mezzi per rintuzzare le maligne insinuazioni. Si ricorse alla stampa e s'istituì un giornale speciale, il quale doveva „combattere le idee inesatte e false che si andavano spargendo nelle provincie dell'interno sul nostro commercio e sulla nostra posizione relativamente al resto della Monarchia“.

La Deputazione di Borsa stessa contribuiva generosamente alla fondazione di tale periodico che, diceva essa, „doveva esser scritto in lingua italiana“, e le varie Compagnie assicuratrici sottoscrivevano un importo rappresentante il terzo del contributo annuo che pagavano all'Unione, per tre anni consecutivi.

Quanti numeri avesse pubblicato il giornale, non ci fu possibile di rintracciare; ma nelle nostre ricerche c'imbattemmo in un foglio stampato e puppazzettato del settembre 1850, con il quale il „Comitato delle cinque principali fondazioni per gli Invalidi“ istituito a Vienna, invocava il soccorso dei triestini assicuratori a partecipare ad una grande Lotteria di denaro che

doveva riuscire a beneficio di quelle istituzioni. Cotesto foglio, che venne diramato fra tutte le Compagnie, le quali alla loro volta si sottoscrissero per un determinato numero di viglietti, era redatto nella sola lingua italiana, per cui esso ci darebbe la riprova che „dopo decorsi due anni dalle fatali catastrofi che minacciarono di far crollare in un coi regni, benanche gli ordini sociali“ — come dice il Programma della Lotteria — non si poteva sottrarsi al rispetto alla lingua del paese.

Nello stesso anno, scaduto il vecchio *Concordato* fra gli assicuratori, se ne studiava e se ne compilava un altro, mentre nel marzo 1851 veniva elaborato un nuovo Regolamento interno della Commissione, il quale conteneva otto capitoli, ove si enumeravano singolarmente tutte le attribuzioni della *Commissione,* del *Delegato,* del *Segretario,* del *Ragioniere,* del *Capitano,* del *Magazziniere* e degli *altri agenti.*

Quanto avesse progredito l'istituzione che contava oramai più di venticinque anni di proficua esistenza, lo provano appunto i vari capitoli di questo Regolamento. Fautori di tale progresso furono, quale Delegato Giuseppe Almeda, quale Segretario Marco Levi, quale Ragioniere Giuseppe Bettini, quale Magazziniere Filippo Schadelock, quale Capitano Giov. Bernetich.

Nell'intervallo tra il 27 novembre 1851 ed il 15 gennaio 1852 „la Commissione non si radunò per mancanza di oggetti da pertrattarsi“ e, strana cosa, questo letargo coincide con quello che si riscontra anche presso le altre istituzioni cittadine e che gli storici già accennarono.

Il giornale tedesco „Triester Zeitung“ chiudeva i proprî bilanci con un „grave deficit“ ed il Giannichesi che, Delegato

alla Commissione del periodico rappresentava le Compagnie d'assicurazioni, riteneva opportuno di dare le sue dimissioni.

* * *

La nuova legge austriaca sulle assicurazioni induceva intanto il Magistrato civico ad indirizzare un atto alla Commissione del Lloyd Austriaco *prima* Sezione (15 febbraio 1853), affinchè facesse osservare scrupolosamente la disposizione che tutte le Compagnie avessero la debita concessione. Nel 1853, sembra che il fisco avesse preso di mira gli istituti di sicurtà, perchè, essendo stati tacciati di aver presentate le fassioni non esatte ed essendo loro imposto di compilare i rispettivi bilanci in forma dettagliata, protestarono in tutte le regole.

Le proteste non ebbero effetto, sicchè nel 1856 il Magistrato Civico preveniva la Commissione che la Luogotenenza aveva *ordinato* „che annualmente si dovesse produrre i bilanci di tutte le Società d'assicurazioni esistenti a Trieste per essere avanzati al Ministero dell'Interno".

Fu in questo tempo che giovanissimo allora e pieno di ardore veniva assunto quale impiegato provvisorio presso l'Unione Filippo Artelli, l'uomo integerrimo che poi per più di mezzo secolo dovrà portare il suo immenso contributo di esperienza e di sapere in tutto ciò che si riferisce alla vasta e complicata materia delle assicurazioni e del diritto marittimo.

L'Artelli che, all'inizio della sua carriera, aveva trovato ben trenta Compagnie di sicurtà marittime esistenti a Trieste, sarà anche testimonio della decadenza e della cessazione di quasi tutte; vedrà la marina mercantile austriaca essere composta (alla fine del 1853) di ben 9451 navigli a vela, tra lungo corso, grande e piccolo

cabotaggio, ed altri piccoli velieri e di soli 60 vapori, ma assisterà altresì alla sparizione della vela e la vedrà sostituita dal vapore.

Di molte pagine listate a nero vedrà l'Artelli ingrossare il volume della storia cittadina e di quella delle assicurazioni e della navigazione; con Francesco Hermet, con Giacomo Tonicelli, con Antonio Vidacovich, con Felice Consolo, con Felice Venezian e con gli altri nostri uomini migliori combatterà le battaglie della patria e del diritto, e dall'alto delle tribune del Consiglio municipale e della Dieta tuonerà la sua voce per prevenire la decadenza dei nostri commerci e della nostra marina. Chiederà aiuti al Governo, dimostrerà le mille volte la necessità di un Codice di mare; invocherà compensi allorchè ci verrà tolta la secolare franchigia del porto franco; da uomo pratico si schiererà fra coloro che decreteranno essere un errore la costruzione del primo porto nuovo; si rattristerà allorchè vedrà il nostro bel mare rinchiudersi da fitte barriere. Tutto ciò vedrà ed opererà l'Artelli, ma il fervore della sua attività non sarà fiaccato: come il primo giorno in cui, umile impiegato provvisorio, entrò nella *prima* Sezione del Lloyd Austriaco, così dopo quasi sessant'anni egli sarà pronto e sereno a combattere fieramente le pugne per il bene della patria e per la sorte di quell'industria alla quale consacrò tutta la vita. E vi si consacrò con energia e con amore non solo nella parte teorico-pratica, ma altresì in quella più importante e più difficile che è la giuridica, acquistando fama ed onore. E valga il vero: già nell'anno 1869 il governo d'Italia, ossequente al voto del Parlamento, nominava una commissione di giureconsulti e di commercianti affinchè studiasse e proponesse le modificazioni ed i miglioramenti da introdursi nel Codice di Commercio. Questo progetto veniva distribuito alle Corti giudiziarie, alle Camere di commercio, alle

Università ed ai dotti del regno, affinchè lo prendessero in esame e comunicassero quelle proposte e quelle osservazioni che la scienza e l'esperienza degli affari potessero loro suggerire. Il Mancini, chiamato a dirigere il Ministero di grazia e di giustizia, nominava, nel 1876, un'altra Commissione, e facendo tesoro degli studî di essa e delle critiche, de' pareri e delle proposte della magistratura, delle rappresentanze commerciali, delle facoltà giuridiche e dei dotti che vollero contribuire al miglioramento della legislazione commerciale, compilava il progetto definitivo che presentava al Senato del regno nel giugno del 1877. Dopo nuovi studî, finalmente nel 1880 veniva approvato il nuovo Codice che entrò in attività col 1. di gennaio del 1883.

Fra tanti importanti e competenti enti giuridici e commerciali e fra sì cospicue personalità, ecco figurare nel 1870 Filippo Artelli col suo contributo prezioso di esperienza e di dottrina nella difficile e complessa materia e, particolarmente per il libro II, che comprende il „Commercio marittimo", suggerire e sostenere delle pratiche modificazioni e de' ragionati ampliamenti, che se fossero stati adottati avrebbero, non esitiamo a dirlo, reso ancor più completo e più chiaro il nuovo Codice.

Chi seppe maggiormente apprezzare l'opera dell'Artelli, fu l'avvocato Cesare Vivante, l'illustre uomo che grande parte della vita consacrò a vantaggio degli studî economici e giuridici e che con pregevoli opere si rese benemerito della patria.

Così il Vivante scriveva all'Artelli l'8 di aprile del 1881 allorchè riceveva il suo parere sulle modificazioni del Codice dall'Artelli ponderate e suggerite:

„Anzitutto La ringrazio vivamente dell'attenzione che Ella porse al mio studio intorno alla contribuzione. Nessuna lode mi

è più cara di quella che mi viene dagli uomini pratici, la cui esperienza è il migliore giudice degli studî teorici.

Ho letto con vivo interesse la bella memoria che Ella mi ha comunicato: m'affretto a dirle che Ella ha messo sempre il dito sulla piaga, e che il Progetto pel Codice ha riparato a moltissimi di quei difetti che Ella ha notato in quello vigente".

E più avanti, dopo aver analizzate alcune modificazioni proposte dall'Artelli, concludeva:

„La sua Memoria avrebbe meritato una analisi più minuta, perchè ogni sua osservazione dimostra l'uomo esperto ed avveduto in queste materie. Vi ho ammirato la sagacia e lo spirito liberale delle proposte riforme, come il savio discernimento di coordinare e mettere d'accordo tutti i varî articoli della legge. Ma ho voluto risponderle quasi a volta di corriere, per dimostrarle immediatamente quanto mi sia stato gradito il suo lavoro e quale importanza riponga nella sua Memoria, sulla quale conto di ripensare".

Ma oltre che in tutto ciò che avesse attinenza col diritto marittimo e con la navigazione, l'Artelli prenderà parte viva ed attiva anche presso le altre istituzioni commerciali ed industriali di Trieste. Una di esse, che fu la sua predilezione, sarà anche la sua tomba, e la sera del 30 settembre 1910 egli esalerà l'ultimo respiro.

Fu triste quel pallido tramonto d'autunno! La cittadinanza dolorosamente impressionata si chiese: ma è proprio vero che l'Artelli sia morto? La sua nobile figura di lavoratore che diede mirabile esempio di quanto potessero ingegno, attività, energia e amor di patria, pareva non avesse dovuto scomparire. Lo spirito suo industre, l'opera sua infaticata, la bontà sua smisurata, il

Cav. FILIPPO ARTELLI
(da un dipinto di Alfredo Tominz.)

fascino della sua persona lo avevano circonfuso di una luce perenne di vita, da ritenerlo quasi inviolabile dalla sorte a cui va soggetta l'intera umanità.

Gli assicuratori in prima linea, gli artisti poi e quanti a lui ricorsero — e sono legione — per consigli e per aiuti, perdettero nell'Artelli un collaboratore sapiente ed illuminato, un mecenate sincero ed appassionato, un benefattore generoso ed inesauribile.

Noi che avemmo l'Artelli compagno nelle liete e nelle tristi ore per più di cinque lustri, c'inchiniamo ancora una volta riverenti ed addolorati dinanzi alla memoria di Lui che c'insegnò ad onorare la patria e ad amare il lavoro.

Sul marmo che copre le sue povere ossa sta scritto:

FILIPPO CAV. ARTELLI
N. XI GENNAIO MDCCCXXXVI — M. XXX SETTEMBRE MDCCCCX
INTEGERRIMO E BUONO
ALTO ESEMPIO
D'INDUSTRE INGEGNO DI PERTINACE ENERGIA
DI LIBERALITÀ SIGNORILE
SPECCHIO
DI CITTADINE VIRTÙ
SACRIFICÒ IL FRUTTO
DI TUTTA LA NOBILE VITA OPEROSA
AL BENEFICIO E ALL'ONORE
E N'EBBE CONFORTO E RETAGGIO
L'IMMENSO AFFETTO DEI FIGLI
LE BENEDIZIONI DEI POVERI
LA GRATITUDINE DEL SUO PAESE.

Nobili e sacre parole dettate dall'affetto di un suo illustre congiunto caro a Trieste, che sintetizzano tutte le virtù e tutta l'opera di Filippo Artelli.

VI.

REGIME E CONCETTI NUOVI

La nuova polizza di sicurtà per le merci — Carlo Basevi — L'epidemia arresta l'attività degli assicuratori — I parassiti delle assicurazioni — Norme per le avarie — Un utile Istituto — Morte di G. Almeda — Rescissione del contratto fra la *prima* e la *terza* Sezione del Lloyd Austriaco — Cambiamento di sede dell'Unione degli assicuratori — Attività della *prima* Sezione — Le autorità contro gli assicuratori — Angelo Giannichesi — Importante periodo di affermazione — Nuovi regolamenti — Il Comitato degli Assicuratori centro di ogni attività marittima e commerciale — Documenti preziosi per la storia del commercio e della marina — L'evoluzione — Il Codice marittimo e le mire degli internazionalisti — Domenico Rossetti — Trieste sagrificata — Cesare Combi — Gli idealismi delle nuove teorie — L'assicurazione elemento sociale ed economico.

VI.

Era tempo che si pensasse alla riforma della polizza di sicurtà per le merci, e poichè si trattava di compiere un lavoro lungo e faticoso, alla speciale Commissione che si era all'uopo nominata veniva aggiunto Carlo Basevi, rappresentante della „Nuova Società Commerciale d'Assicurazioni", in sostituzione a S. di M. L. Mondolfo, dirigente del „Nuovo Stabilimento di Assicurazioni" che nel settembre del 1854 cessava di vivere.

La Commissione portò presto a buon porto il progetto della nuova polizza a „tutto rischio" e nel Congresso generale delle Unite Compagnie del 26 ottobre 1854 esso veniva accolto con 18 voti su 21 votanti rappresentanti le varie Compagnie d'allora.

La nuova polizza, compilata su tale progetto e che è, si può dire, il frutto di una lunga esperienza tecnica acquisita in parecchi decennî, entrò in attività col 1.º di gennaio 1855.

Sgraziatamente l'epidemia ch'era poi scoppiata in Trieste inceppò ogni ulteriore lavoro e le sedute della Commissione

divennero più rare e persino furono sospese dal 5 marzo al 2 dicembre del 1855. In quest'istessa epoca, „la calamità della variazione della valuta", barometro infallibile della condizione politico-economica di un paese, induceva gli assicuratori ad aumentare del 10% le paghe dei loro impiegati.

Altro d'importante non ci forniscono i nostri documenti, se non qualche discussione sul contributo del canone da pagarsi, che il Giannichesi proponeva fosse aumentato del 50% sulla base vigente del capitale di ogni Compagnia, mentre altri pensavano doversi stabilire sulla somma de' rischî assunti oppure su' *premi* incassati; e qualche altra discussione su' provvedimenti da prendersi contro alcuni assicuratori privati, o particolari, i quali si servivano della *prima* Sezione quando loro tornava comodo negli affari in cui erano interessati ed erano liberi di ogni spesa e di ogni responsabilità. Erano questi assicuratori privati una specie di parassiti che diedero in varie epoche parecchio filo da torcere agli assicuratori riuniti, perchè essendo limitati nelle spese d'azienda e godendo il privilegio di non essere soggetti ad un controllo diretto, potevano campare comodamente e fare anche una certa concorrenza.

Gli atti del 1858 hanno per noi qualche importanza poichè ci dicono che finalmente venivano riformate su basi più pratiche le norme per la constatazione e regolazione delle avarie sui coloniali ed implicitamente anche perchè ci fanno ricordare i nomi de' più accreditati negozianti e sensali di quell'epoca.

Le norme accennate non si scostano gran che da quelle in uso presso gli altri centri marittimi, e specialmente per il caffè, che costituiva uno de' principali articoli d'importazione, si

N.° 204 F.ni 1000 **AZIONE** F.ni MILLE

DI FIORINI MILLE M.ta di CONV.e

NELLO

STABILIMENTO D'ASSICURAZIONI

IL PROGRESSO COMMERCIALE

IN

TRIESTE

N.° Duecentoquattro

3 fl. C.M.

La presente Azione dell'importo nominale di Fiorini Mille di Convenzione viene emessa a favore del Sig.r Ottaviano Rossi il quale ha versato in contanti il Deposito del venti per cento sul valore nominale ed ha garantito il pagamento dei residui ottanta per cento mediante formale obbligazione assunta da ciascun azionista a senso del Contratto Sociale di data Trieste trenta Marzo 1857 cinquantasette.

Quindi il Possessore legittimo di questo titolo e quale Socio Azionista dello Stabilimento ne fruisce i diritti e ne assume gli obblighi e potrà disporre della presente Azione per sè ed Eredi salvo il compenso di qualunque titolo debitoreale competente allo Stabilimento a tenore del Contratto suddetto e delle leggi civili ed osservate tutte le altre stipulazioni del Contratto sociale medesimo.

Ogni successivo versamento che a tenore del patto Sociale verrà fatto dal Possessore in contanti in aumento del valore reale di fiorini duecento di questa Azione ne sarà dalla Direzione annotato a tergo.

Dato in TRIESTE *questo dì trenta Marzo Mille Ottocento cinquantasette.*

LA DIREZIONE

DELLO STABILIMENTO D'ASSICURAZIONI IL PROGRESSO COMMERCIALE

Ottaviano Rossi

Il Registratore.

basavano sugli usi di Londra che accordavano la metà del danno derivato dalla muffa, allorchè ne fosse dubbia l'origine.

I mercanti più esperti e più autorevoli, i quali dovevano eleggersi per la constatazione delle avarie erano: A. M. Petke, C. M. Schröder, L. Steinkühl, G. Marini, Kutz, Giorgio Moore, T. Konnow, F. Dalmasse, Carlo Cambiagio, Giorgio Gwinner, Usiglio e Piazza; e per stabilire i prezzi de' coloniali si dovevano scegliere fra i seguenti sensali: D. Polacco, S. Pardo, Gius. Basevi, Leone Segrè, Carlo Roth, N. Dinelli, Millossovich, Marussig e Moise Ambonetti. A questi, un anno dopo, si aggiungevano i commercianti: Pacifico Morpurgo, Bondi Usiglio, S. di F. Venezian ed il sensale Ger. Guastalla.

Ogni stima fatta da' nominati sensali doveva essere sottoposta al negoziante che faceva la perizia de' colli avareati per gli assicuratori ed egli doveva approvarla con la seguente formula: „*Ritengo che il suddetto prezzo sia da considerarsi siccome quello di giornata.*“ Qualora poi ad una perizia di stima il negoziante non avesse potuto dare la sua approvazione, il povero sensale „veniva per sempre escluso dalla lista e non poteva più essere chiamato dagli assicuratori“.

Le nuove norme, con i nomi delle persone chiamate a metterle in esecuzione, venivano stampate su apposito foglio, notificate alla Deputazione di Borsa e diramate a tutti i negozianti ed assicuratori.

Formalità burocratiche, si dirà, strettoie di tempi andati, ma esse servivano a porre un argine agli abusi e ad evitare malintesi e controversie.

Accanto a questi atti di formalità, necessarie per il regolare funzionamento della rilevazione delle avarie sulle merci, sorgeva

altresì un istituto, al quale non erano rimasti estranei gli assicuratori e che doveva essere fattore principale del credito e della fiducia sulla bontà e capacità de' bastimenti.

Nel 1858 la Camera di Commercio istituiva il Registro di classificazione de' bastimenti austriaci ed esteri, sotto il nome di *Veritas Austriaco*, e ne affidava la direzione ad una speciale Commissione composta di tre membri scelti fra i negozianti e gli armatori e di due scelti fra gli assicuratori con a capo il Presidente della Camera di Commercio, i quali tutti dovevano fungere gratuitamente il loro ufficio.

Alla Commissione era altresì aggregato un Segretario [1]) ed un Comitato tecnico composto di tre ingegneri costruttori navali e di tre capitani marittimi a lungo corso, approvati questi dalla stessa Camera di Commercio, mentre gli agenti ed i periti all'estero, venivano nominati dalla Commissione.

Un proprio regolamento tecnico regolava le modalità della visita e della classificazione de' navigli in legno, in ferro, a vela ed a vapore, e le norme, redatte da persone competenti e con ogni imparzialità, avevano la mira di conciliare possibilmente i divergenti interessi. Le tasse poi erano le più modiche, poichè, non essendo il *Veritas Austriaco* un istituto di speculazione, bastava che gli introiti coprissero le spese.

L'istituzione, utilissima sotto ogni aspetto, pubblicava ogni anno, come pubblica tutt'ora, il „Registro", e ogni trimestre uscivano de' supplementi ne' quali venivano segnati il nome de' navigli classificati, i loro armatori, il porto di costruzione, le

[1]) A primo Segretario del Veritas fu nominato Marco Levi, che si trovava alle dipendenze degli assicuratori; gli succedette Raimondo Filli, che ancor oggi vegeto e forte è l'anima dell'istituto.

loro dimensioni, la loro età e quant'altro potesse essere necessario per apprezzare convenientemente l'oggetto classificato.

Ben presto l'istituto si guadagnò l'appoggio del ceto commerciale e marittimo, sicchè dopo soli 15 anni di operosità noi lo vediamo registrare ben 8200 navigli rappresentanti 1,800.000 Tonnellate.

Siffatta quantità di navigli classificati dimostra chiaramente la fiducia che godeva il *Veritas Austriaco,* e ciò torna di onore a Trieste ove, per merito anche degli assicuratori, esso ebbe la sua culla.

Con l'istituzione dell'*Ufficio Veritas* cessarono le visite ai bastimenti fino allora praticate dalla *prima* Sezione del Lloyd Austriaco e la medesima anzi concorse spontaneamente a mettere a disposizione del nuovo Ufficio il copioso suo materiale, ed a giovargli per il suo maggiore sviluppo.

* *
*

Dopo il 1858 i verbali delle sedute degli assicuratori sono di nuovo brevi e di scarsa importanza. Quasi tutto l'anno 1859 essi non tennero le solite assemblee settimanali e nell'agosto del 1861 moriva l'infaticabile Almeda, anima di ogni utile e proficua iniziativa. Il Comitato, quale doveroso tributo alla di lui memoria, elargiva f. 150 a favore dell'Istituto de' poveri.

Intanto, pegli obblighi impostile, fra i quali quello di avere degli agenti in Odessa, Livorno ed in altre piazze marittime, la *prima* Sezione incominciava a gravare sulla *terza* (Tipografia) e nel maggio del 1862 si decideva di rescindere le basi del contratto in maniera che nessun obbligo spettasse alla *terza* Sezione, nè che la *prima* fosse tenuta a versarle un contributo. Ciò portò la

necessità di un cambiamento ne' locali degli uffici della *prima* Sezione e si scelsero le due stanze, con entrata dalla scala IV del Tergesteo, già occupate dalla Ditta Cozzi e Brambilla.

Nello stesso anno 1862 cessava il già tanto fiorente „Banco Adriatico di Assicurazioni", mentre gli affari e le transazioni marittime avevano raggiunto uno sviluppo considerevole ed internazionale, tant' è vero che nella celebre opera „D' une réforme internationale du droit Maritime" stampata nel 1863, Alfred de Courcy, presidente del Comitato degli assicuratori di Parigi, citava, fra gli altri porti più importanti d' Europa, anche quello di Trieste.

Erano passati quasi cinque secoli, lo si capisce, dall' epoca in cui, durante la notte, l' entrata del piccolo porto di Trieste poteva essere protetta con poderose catene ed ora i navigli d' ogni grandezza e d' ogni nazione entravano liberamente nella rada triestina!

Ma i marinai di tutte le specie che trovavano ingaggio sui navigli, davano molto da fare alle autorità cittadine perchè erano insubordinati e trasgredivano le prescrizioni di polizia marittima, onde il Governo Centrale Marittimo, tentando di prendere le loro difese, asseriva che tutti i malanni non provenivano solo dalla tante volte reclamata insufficienza di una legislazione marittima, ma bensì „dall' ingordigia di lucro che predominava nella maggior parte de' nostri armatori, i quali purchè risparmiassero spese, non ristavano dall' ingaggiare al servizio de' propri navigli dei marinai con paghe tanto meschine che per null' affatto corrispondevano ai bisogni dell' epoca ed alla gravezza del servizio, per cui non era da stupire se tali marinai giunti in un porto estero prestassero facile orecchio a più vantaggiose offerte d' ingaggio, e disertassero per migliorare la loro sorte poco curandosi dei

castighi cui al loro ritorno in patria venivano soggetti". Sono notizie di poco momento queste, ma anch'esse ci dicono qualche cosa sull'agitata nostra vita marinaresca durante la seconda metà del secolo XIX.

A dimostrare poi l'importanza e la potenzialità dell'Unione triestina degli assicuratori in quest'epoca, basti il seguente specchietto degli emolumenti fissi annui che percepivano alcune sue Agenzie all'estero:

l'Agenzia di:

Costantinopoli	f. 2800
Londra	„ 1200
Atene	„ 1000
Galatz	„ 1000
Sulinà	„ 1000
Rodi	„ 500
Venezia	„ 300
Sira	„ 350
Odessa	„ 300
altre Agenzie diverse	„ 1350

Vi era però un guaio: mentre a' tempi nostri le Compagnie di sicurtà non sono tenute a render conto a chicchessia delle condizioni del Contratto d'assicurazione che riguardano ed interessano solamente i contraenti, assicurato ed assicuratore, intorno al 1860 si pretendeva che un esemplare delle polizze modificate dovesse esser rimesso al Tribunale Commerciale e Marittimo e alla Deputazione di Borsa. Abbiamo sott'occhio una nota di quest'ultima con cui, esponendo criterî tutti proprî in materia d'assicurazione, si lagnava presso la Commissione in carica che le „innovazioni alla Polizza a „tutto rischio" erano

state fatte senza prima ottenere l' adesione delle Superiori Autorità e tanto maggiormente che, secondo essa, le modificazioni ledevano gli interessi del Ceto mercantile".

Con la seduta del 29 maggio 1863 vediamo cessare di far parte delle commissioni Angelo Giannichesi; ma l'opera di lui illuminata, dedicata per più di trenta anni a vantaggio dell' industria triestina delle assicurazioni non dovrà rimanere sterile e vana.

E tale infatti non rimase, perchè troviamo nello stesso anno rinvigorita l' attività degli assicuratori col rivolgere i loro studî all' elaborazione di quattro Regolamenti della massima importanza, tre de' quali dovevano rimanere in attività ancora oggidì.

Le seguenti 19 Società ed Agenzie d' assicurazioni che esistevano nel 1863:

Assicurazioni Generali,
Amministrazione dell' Ungherese,
Austria Assicuratrice,
Agenzia della Fenice,
Compagnia degli Amici Assicuratori,
Compagnia Nazionale d'Assicurazioni,
Intrepida Compagnia d'Assicurazioni,
Nuovo Stabilimento d'Assicurazioni,
Nuova Società Commerciale,
Nuovo Banco Veneto d'Assicurazioni,
Riunione Adriatica di Sicurtà,
Rinnovata Alleanza d'Assicurazioni,
Rinnovata Greca Concordia d'Assicurazioni,
Rinnovata Unione d'Assicurazioni,
Stabilimento „La Providenza",

Stabilimento Commerciale d'Assicurazioni,

Stabilimento d'Assicurazioni „La Fiducia",

Società Assicuratrice,

Procuratore della „Dobrota",

e che incassavano un ammontare di *premî* lordo di f. 2,450.966 annui, aderirono ad un Regolamento per tutte le Unite Compagnie, ad uno speciale *interno*, riformato, per il Comitato, ad altro Regolamento per la liquidazione de' danni e ad alcune disposizioni normative per gli agenti degli assicuratori sui porti esteri. Tutti e quattro questi Regolamenti vennero stampati.

Il primo dava stabilità al titolo dell'Unione che da allora in poi si chiamerà „Comitato delle Unite Compagnie d'Assicurazione Marittima alla Prima Sezione del Lloyd Austriaco"; il secondo fissava le attribuzioni del Comitato, de' suoi impiegati ecc., il terzo si componeva di dieci articoli che definivano il modo con cui si doveva procedere alla constatazione de' danni o delle avarie sopra le merci avareate ed assicurate a Trieste, ed il libro istruzioni, in fine, il quale oltre che contenere la enumerazione degli obblighi e de' diritti dei rappresentanti del Comitato, portava il testo delle polizze di sicurtà adottate a Trieste e cioè, quella a „tutto rischio" per le merci e quella a „rischio ordinario" per i corpi, spazzi e corredi de' bastimenti.

Con le disposizioni del nuovo „Regolamento Interno" andava a cessare la „Commissione", ed il Comitato veniva composto da cinque membri eletti fra i direttori o Registratori delle Compagnie.

Di far parte dell'Ufficio cessavano il Delegato ed il Magazziniere, e rimanevano il Segretario e l'Agente contabile (il Ragioniere del Regolamento del 1851). In luogo di un Capitano mercantile se ne nominavano due ed il loro ufficio veniva considerevolmente

esteso, sicchè oltre che tenere alcuni registri che contenevano le *ordinazioni delle Compagnie, tutte le notizie raccolte, tutti li navigli che venivano visitati per conto delle Compagnie, la registrazione dei navigli esteri viaggianti da e per Trieste, Venezia, Fiume* ecc., *l' elenco dei capitani austriaci col nome dei navigli che comandavano, le notizie giornaliere relative a danni, investimenti, sinistri* ecc. ecc., dovevano sorvegliare giornalmente il porto, assistere al ricevimento ed alla consegna de' ricuperi e *„partire immediatamente per qualunque luogo ove il Comitato nell' interesse delle Compagnie, ritenesse necessaria la loro presenza"*.

Come si vede, il Comitato degli assicuratori era il centro pronto e vigile [1]) ove ferveva l'attività e ove diligentemente si annotava e si discuteva ogni e qualunque avvenimento marittimo; e l'immènso materiale di appoggio che si trova depositato nel suo archivio sarebbe sufficiente per ricostruire la storia del nostro commercio e della nostra navigazione marittima della seconda metà del secolo XIX. Di quell' epoca cioè, che per essere stata precorritrice delle grandi vaporiere, de' cavi sottomarini, dell' elettricità, del telegrafo senza fili, delle Banche, delle Borse, delle Società per azioni e de' Consorzî, doveva maturare l' evoluzione del commercio, della navigazione e con essi della natura giuridica dell' armatore, del capitano, dell'equipaggio e necessariamente anche dell' assicurazione marittima.

[1]) Nel Congresso generale sull' attività dell' Unione dell' agosto 1862—settembre 1863, il Presidente Masino Levi constatava che „durante l' anno vennero tenute oltre cento sedute ordinarie per affari speciali delle Compagnie, indipendentemente dalle sedute generali delle Compagnie e dei Comitati per la redazione del Listino, delle polizze e de' nuovi Regolamenti".

Incomincieranno allora a sparire i piccoli bastimenti, tutti di legno, [1]) dove il capitano era spesso uno de' principali interessati e dove lavorava con i prestiti a Cambio marittimo; diminuiranno sempre più di numero que' bravi lupi di mare, che mal nutriti e peggio alloggiati, al ritmo cadenzato della patria melopea, piegavano la cervice ai più umili e faticosi lavori, e prenderanno il loro posto il *comandante* moderno, spogliato della molteplicità de' suoi doveri ed i marinai meno pronti e meno abili alle manovre delle vele e della coperta.

Gli istituti di registrazione (Lloyd's Register, Veritas francese, Austro-Ungarico, Registro italiano, Lloyd germanico, Lloyd's americano ecc.), i loro ispettori e periti, l'assistenza di un capo dell'armamento, quella degli istituti di ruolo e di collocamento, di sbarco e rimbarco, i macchinisti, i fuochisti, i raccomandatarî, i loro agenti maschi e femmine, che compileranno le polizze di carico ed i manifesti, sconvolgeranno tutto l'ordinamento e tutto il regime marinaresco e sostituiranno il Capitano e lo Scrivano che costituivano in antico gli organismi essenziali di ogni navigazione e di ogni armamento.

Sparirà pure a poco per volta il commercio di commissione, il vero commercio, e si concentrerà in un insieme d'interessi rappresentato dalle grandi fattorie, dalle fabbriche, dai consorzî e dalle società industriali, dalle succursali e dagli speditori, e quest'ultimi si assumeranno l'ufficio di centralizzare e di ripartire i prodotti più svariati sopra i navigli disponibili di ogni grandezza e di ogni nazione, quando non avranno da inoltrarli con le diverse ferrovie nell'interno.

---

[1]) Durante gli undici anni 1854—1864 si perdettero 297 bastimenti austriaci a vela quadra della portata di 91.180 Tonnellate e ben pochi vennero rimpiazzati.

Il contratto di noleggio sarà quasi messo da parte; la clausola „come sta“ incomincerà ad apparire sulle polizze di carico, che comprenderanno il trasporto dall' interno delle fattorie fino al mare, attraverso il mare e di nuovo in terra fino al luogo di consumo; la mercanzia verrà pagata verso la presentazione delle polizze ed allora entreranno in funzione le Banche. Queste, alla loro volta, speculeranno sulle azioni delle Società di navigazione quotate sui listini di Borsa. È non è ancora tutto!

Il commerciante d' oltremare venderà la sua merce „cif“ ossia il costo compreso il nolo e la sicurtà; gli assicuratori marittimi si troveranno di fronte a somme enormi da coprire, rappresentanti, non più, come una volta, un solo genere di mercanzia ma diversi, ed allora essi dovranno ricorrere al riassicuratore e si stilizzeranno le polizze sulle formule di tutti i paesi ed in tutte le lingue, d' Inghilterra, di Francia, d' Italia, di Germania ecc. ecc.

Il telegrafo, i giornali con le riviste sui mercati, i listini delle Borse, aiuteranno a sottrarre all' uno gli affari dell' altro e genereranno la concorrenza, anima del commercio, come si usa dire, e l' Oceano stesso, con le sue tempeste e le sue maree diventerà il campo ove s' agiterà il lavoro umano.

Dalla febbre del far presto, le avarie, gli abbordaggi, gli investimenti a terra ed i naufragi si succederanno e si moltiplicheranno, ed allora il diritto marittimo invocherà l' internazionalismo e si costituiranno associazioni e si indiranno congressi per la sua unificazione.

Il concetto di avere un' unica legislazione marittima — che del resto non era una novità, poichè nel medio evo molte nazioni marittime ebbero per Codice il „Consolato del mare“ — pervaderà gli animi ed anche gli Americani sorgeranno, per giunta,

a dettar leggi di mare a questa vecchia Europa, e gli Stati marittimi in genere non sapranno fuorchè in singoli casi anteporre a' capitolati privati, fonte continua di litigi e di ire, migliorie e perfezionamenti ai loro Codici.

Da noi tutto il sapiente e colossale lavoro di Domenico Rossetti, compiuto dal 1832 al 1840 per il Codice di mare austriaco, rimarrà quasi sconosciuto e l'immenso suo materiale di studio e di dottrina continuerà a riposare il sonno eterno negli scaffali della civica Biblioteca triestina!

Eppure Domenico Rossetti, che tanto bene conosceva la storia ed i bisogni della città, non aveva per mero capriccio insistito, quando appunto si dedicava alla compilazione del Codice, che il Governo dovesse sovvenzionare o premiare „con uno zecchino d'oro per ogni tonnellata, coloro che a Trieste costruissero un naviglio da 400 tonnellate in più" e che i costruttori fossero esenti da ogni tassa di contratto, di quitanza e di bollo (Art. 149 e 150 del Progetto).

Con queste ed altre facilitazioni e concessioni, che a prima vista potrebbero sembrare di lieve momento, il Rossetti evidentemente si riprometteva di portare un generale incremento all'industria navale e particolarmente per la costruzione de' bastimenti che a' suoi tempi languiva, e con ciò anche indirettamente un rinvigorimento all'industria delle assicurazioni; ma l'ottimo cittadino rimarrà inascoltato e la pedantesca burocrazia viennese stornerà ogni sua utile e patriottica iniziativa.

„Oltre il codice" — ci dice l'Hortis [1]) — „il Rossetti aveva già presentato un regolamento per le scuole nautiche, la matricola

[1]) Commemorazione di Domenico Rossetti, letta nella Società di Minerva la sera del 29 novembre 1892.

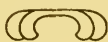
marittima, il porto; e preparava quelli per i vapori, i navigli postali, la pesca, gli squeri, i consolati, l'istituto marittimo di carità e sino al libro di lettura per i marinai", ma nessuno si curò di essi e l'opera sua rimase infruttuosa.

Trieste intanto rimarrà inceppata in quel movimento ascensionale al quale le dava diritto la sua posizione geografica privilegiata: insisterà ancora per l'emanazione del Codice marittimo e reclamerà per decennî la costruzione di una seconda ferrovia, indipendente dalla „Meridionale". Gli Armatori, gli Assicuratori, il Comune, la Camera di Commercio e gli altri fattori competenti invocheranno con memoriali, con ordini del giorno, con suppliche e con istanze e l'uno e l'altra; Cesare Combi, vero apostolo dell'idea, troppo presto dimenticato, scriverà volumi per dimostrare la necessità imprescindibile della seconda congiunzione ferroviaria, ma tutto riuscirà vano.

Tempo lungo, ma anche tempo prezioso perduto per questo che si volle chiamare Emporio marittimo, ed intanto le altre nazioni ne profitteranno a tutto loro vantaggio.

Il Governo di Vienna invece, lusingato dagli idealismi allora dominanti della nuova scuola, secondo la quale lo Stato doveva divenire il grande proprietario, il grande industriale, il banchiere gratuito e per conseguenza anche l'assicuratore de' popoli, assorbendo in sè stesso ogni individualità ed ogni capitale nazionale per dividere il tutto con provvida mano tra i beati popoli in un nuovo Eldorado di tranquillità e di pace, accarezzerà l'idea dell'istituzione di un'assicurazione generale sui pericoli di guerra, ma rinsavirà ben presto, allorchè gli assicuratori triestini gli avranno fatto presente anzitutto che il contratto d'assicurazione è di propria natura un patto aleatorio, del quale il rischio

è l'elemento essenziale, e poi che lo Stato essendo chiamato per suo istituto alla tutela degli interessi individuali soltanto ove questi non bastino a sè stessi, commetterebbe un grave errore quando intervenisse allorchè l'interesse universale non lo richiede punto.

Comunque sia, anche le nuove teorie, i nuovi principî e le nuove discussioni porteranno il loro benefico influsso: l'assicurazione in generale e singolarmente quella sulla vita dell'uomo, „considerata ovunque quale una forza morale, sociale ed economica di primo ordine, quale un elemento necessario ad ogni società bene organizzata“ si diffonderà in modo straordinario ed impreveduto e „diventerà la più grandiosa istituzione che la civiltà moderna abbia veduto sorgere“.

VII.

DECADENZA

Gli assicuratori più attivi — Un luminare della scienza del diritto e delle assicurazioni marittime — Giuseppe Besso — Girolamo Basevi — L' incalzare delle nuove teorie suggerisce alcune modificazioni nelle polizze e ne' listini — La Deputazione di Borsa ostacola il progresso — La nuova polizza a *tutto rischio* sopra corpi di bastimenti — Caratteristiche di tale polizza — Sua origine — Le assicurazioni sulle merci — Una risposta al signor Luogotenente — I bilanci formali — Il successo delle Mutue — Un giornaletto — Un nuovo colpo per gli assicuratori triestini — Una disastrosa legge dell' Impero — Nuovi e più gravi malanni — Sintomi di debolezza — Il concorso delle Agenzie e delle Filiali delle Compagnie ultramontane — L' incubo della abolizione del porto franco — Reclami di provvedimenti inascoltati — Disastrosa politica ferroviaria — I triestini faranno da sè — Le „Assicurazioni Generali“ e la „Riunione Adriatica“ rinvigoriscono le loro energie — I costruttori della scienza.

VII.

Ne' primi anni della seconda metà del secolo passato ebbero parte preponderante nell' attività degli assicuratori, oltre che Angelo Giannichesi, Alessandro Daninos e Masino Levi, anche: Carlo Conighi, Giacomo Terni, Alessandro Schröder, Francesco Hermet, Giuseppe Mondolfo e Giuseppe Palese, mentre quale capitano alle dipendenze dirette del Comitato si era affermato valentissimo ed ardito ne' ricuperi e ne' salvataggi de' bastimenti affondati o investiti, Giovanni Pessi.

Un altro nome però, troppo presto dimenticato anch' esso, si deve aggiungere alla schiera dei su nominati ed è quello dell' avvocato Dott. Arrigo Hortis, il quale in tutte le questioni d' indole giuridica e contenziosa portava la sua sapiente parola ed il vasto suo sapere. E l' una e l' altro noi li troviamo documentati in una serie cospicua di *pareri* e di *giudizi* che si custodiscono fra le preziose carte dell' archivio del Comitato degli assicuratori.

Al corredo degli studî severi ed amorosi l' Hortis aveva saputo accoppiare un mirabile senso di praticità, acquisito soltanto mercè la pertrattazione costante delle controversie le più difficili,

moltiplicate dall' inconveniente di una legislazione antiquata e monca, soggetta quotidianamente ad interpretazioni diverse, imposte dalle nuove teorie e dagli usi i più discordi delle altre piazze marittime.

L' infinito numero di decisioni, di sentenze e di esempî che l' Hortis portava in campo per chiarire le sue idee e per sostenere i sani principî enunciati dalle persone di mestiere e che non si riscontrano ne' libri dottrinali, erano i fondamenti su' quali l' Hortis ergeva gli edificî delle sue difese per gli equi interessi degli assicuratori, sicchè quasi sempre ne usciva vittorioso, pure conservandosi l' amicizia e la venerazione degli opponenti.

Giuseppe Besso, assicuratore esperto pur lui, divenuto poi il Segretario delle „Assicurazioni Generali", divulgava la scienza di cui era innamorato nell' austera aula della Società di Minerva, e Girolamo Basevi che aveva intuito il vantaggio del credito, si occupava (1867) con calore ad istituire una „Banca nazionale marittima di sovvenzioni ed assicurazioni" [1]) affine di facilitare e di sviluppare il credito e sorreggere gli armatori, i capitani e tutte le marittime intraprese.[2])

Ne' listini de' *premî* si fecero varî ed importanti cambiamenti; si volevano rinnovare le polizze di sicurtà a *tutto rischio* ed *a*

---

[1]) Abbiamo avuto sott' occhio lo Statuto di questa Banca compilato dal Basevi con il Comitato provvisorio composto dei Signori: Carlo Marconetti fu Gaspero, Federico Deseppi, G. Tarabochia, Benedetto Sinigaglia, Carlo cav. Basevi, Alessandro Marina, Ant. D. Dabinovich, Giusto Dott. Calò, dal quale apparisce che il capitale fondazionale, in azioni di f. 200 ciascuna, doveva essere di un milione di fiorini v. a. da potersi aumentare a due milioni. La sorte di questa Banca fu pari a quella degli altri consimili istituti che, in epoche più lontane e più floride del 1867, avevano tentato di svolgere il medesimo programma.

[2]) In questa stessa epoca l' avv. Luigi Cambon ed il notaio Dott. Giorgio Piccoli avevano fondata la „Gazzetta dei Tribunali", un periodico di giurisprudenza teorica e pratica che portava anche de' giudicati interessanti sulle cose di mare.

Cav. GIUSEPPE BESSO.

rischio ordinario, per uniformarle ai nuovi precetti suggeriti dallo incalzare de' tempi; ma questa volta chi frappose ostacoli, „senza basarsi sulle leggi, sugli usi e sulle consuetudini", fu la Deputazione di Borsa, che intendeva imporre una quantità di modificazioni, sicchè si dovette indugiare fino al primo di gennaio 1868.

All'intento poi di soddisfare al desiderio degli armatori, le Società d'assicurazioni attivarono anche, allato della polizza a *rischio ordinario* sui corpi de' bastimenti, una seconda a *tutto rischio* nella quale fosse compresa l'assunzione delle avarie. Tale provvedimento pareva dovesse portare un sensibile vantaggio agli assicurati, perchè veniva loro concesso di scegliere le condizioni che più corrispondessero alle loro vedute; ma in realtà pochi ne profittarono, quantunque il provetto assicuratore Giuseppe Saraval ne avesse rilevate le buone qualità in un opuscolo stampato nel 1867. [1])

Caratteristica di tale nuova polizza, che entrò pure in attività col 1. gennaio 1868, era che le avarie venissero pagate dall'assicuratore col diffalco di una franchigia sulla somma assicurata del:

3% dell'avaria generale per tutti i navigli indistintamente;

3% dell'avaria particolare per i bastimenti classificati almeno B. I. I. nel Veritas austriaco, $^5/_6$ I. I. nel francese, (0.85) I. I. nell'italiano ed A. I. I. rosso nel Registro inglese;

5% pure dell'avaria particolare per quei bastimenti classificati almeno B. II. I. nel Veritas austriaco, $^5/_6$ II. I. nel Veritas francese, (0.85) II. I. nel Registro italiano e Æ rosso nel Registro inglese;

---

[1]) La *Nuova Polizza* a *tutto rischio* sopra corpo di bastimenti, adottata dagli assicuratori di Trieste — con note esplicative. — Trieste, Tipografia del Lloyd Austriaco.

$10\,^0/_0$ dell' avaria particolare per tutti i navigli classificati inferiormente ai suddetti segni, o che non fossero classificati.

I *premî* che venivano praticati per questa nuova forma di assicurazione erano i seguenti:

a) *Nelle assicurazioni a tempo.*

Per i bastimenti classificati almeno:

I Categoria	B. I. I.	nel Veritas austriaco	$7\,^0/_0$ all' anno
	$^5/_6$ I. I.	„ „ francese	
	(0.85) I. I.	„ Registro italiano	
	A. I. rosso	„ „ inglese	

Per tutti i bastimenti classificati almeno:

II Categoria	B. II. I.	nel Veritas austriaco	$9\,^0/_0$ all'anno
	$^5/_6$ II. I.	„ „ francese	
	(0.85) II. I.	„ Registro italiano	

III Categoria. Per tutti i bastimenti classificati sotto i detti segni, o che non fossero classificati . . . . . $12\,^0/_0$ all'anno

più $1\,^0/_0$ d'aumento per una volta tanto

trovandosi il bastimento nel mare d'Azoff, nel mar Nero e Danubio, o al di là del capo Finisterre dal 1. Ottobre a tutto Marzo, come pure se in questo periodo venisse diretto sulle coste d'Africa dal capo Bon sino e compresa Ceuta, o dal 1. Luglio a tutto Gennaro per le Antille o golfo del Messico, nonchè in tutte le stagioni al di là dei capi Horn e di Buona Speranza.

Deduzioni:

$^1/_4\,^0/_0$ sulla somma assicurata a titolo di senseria

$6\,^0/_0$ di sconto se l'assicurato paga il premio prontamente per cassa invece che verso propria accettazione ad un anno di scadenza.

b) *Nelle assicurazioni a viaggio:*

per i bastimenti appartenenti alla suddetta	I Categoria	30%	di più del premio fissato per le merci con avarea.
„ „ „ „ „	II „	50%	
„ „ „ „ „	III „	100%	

Escluso ogni altro aumento o riduzione, tranne l'aumento convenuto nel listino per un porto indeterminato.

Se volessimo ora rintracciare l'origine di tale nuova polizza triestina, ci convinceremmo facilmente ch'essa derivò da quanto si andava allora praticando in Francia. Infatti, rese più facili e più frequenti le relazioni fra gli assicuratori, quelli di Parigi idearono nel 1865 di istituire una formola unica di polizza di sicurtà su' navigli per tutta la Francia. Venne studiata e stabilita una polizza che fu detta di Parigi-Marsiglia, il cui testo, datato dal 1. novembre 1865, fu stampato su due colori differenti: carta bianca per i navigli di cabotaggio, e carta bleu per quelli di lungo corso.

In questa polizza appariva per la prima volta il rischio del „ricorso de' terzi“ per i fatti di abbordaggio ed urto, e tale rischio andava a carico dell'assicuratore per tre quarte parti del danno e fino alla concorrenza di $^9/_{10}$ della somma assicurata. E così nella nostra nuova polizza compariva anche per la prima volta il *rischio de' terzi,* ed esso rimaneva a carico dell'assicuratore istessamente per tre quarte parti, ma fino alla concorrenza del 75% della somma assicurata in luogo del 90%.

Con l'assunzione di tale rischio i nostri assicuratori vollero però salvaguardarsi dagli eventuali casi di morte avvenuti per ferite riportate a bordo, bene intuendo che sarebbe impossibile fissare le conseguenze di tale rischio sulle basi che giovano a valutare gli oggetti materiali.

Partendo da principî analoghi a quelli da cui erano partiti gli assicuratori francesi ed in ispecie facendo tesoro del progresso de' tempi che consideravano ormai come viete alcune restrizioni su' rischî, le nostre Compagnie adottarono pure il principio di potersi assicurare il nolo sulle mercanzie caricate, fino al 60% del suo ammontare. Con ciò si derogava alle disposizioni dell'Art. 347 del Codice di Commercio qui adottato per uso consuetudinario, ma s'incominciava ad avere il giusto riguardo, consacrato poi dalle polizze successive che permisero di assicurare tutto il nolo, [1]) per il danno in cui andava soggetto l'armatore tutte le volte che la perdita del bastimento lo spogliava di un nolo rilevante.

La polizza italiana per piroscafi in ferro, adottata più tardi dalle Compagnie assicuratrici di Trieste volle mantenere all'assicurato la concessione di poter assicurare soltanto il 60% del nolo lordo quando vi fosse cominciamento di caricazione, dedotta però da questo sessanta per cento ogni anticipazione o prestito sul nolo, ma con condizione speciale adottava che gli armatori potessero assicurare, a titolo di *esborsi* per solo abbandono, un importo massimo di Lst. $2^1/_2$ (valga o non) per tonnellata di registro netto del piroscafo.

Altre non poche disposizioni vennero aggiunte o cambiate nella nuova polizza triestina a *tutto rischio* sopra corpo di bastimenti, ma a noi basterà aver accennato alle due importanti del *rischio de' terzi* e dell'assicurazione sul nolo, per avvalorare

[1]) La legge francese del 12 agosto 1885 permise l'assicurazione del nolo. Questa, dopo la polizza del 1. gennaio 1886, cessava di appartenere agli assicuratori del naviglio e così essi ebbero una garanzia di meno per l'interesse che l'armatore ed il capitano dovevano avere nella conservazione del naviglio assicurato.

la nostra opinione ch' essa polizza ebbe origine da quella francese del 1865.

E veniamo ai *premî* di sicurtà che si praticavano sulle merci.

Al compimento del secolo dalla riforma della prima Compagnia di assicurazioni di Trieste, cioè nell'anno 1866, *i premî* praticati dagli assicuratori sulle merci caricate sopra i piroscafi destinati per il Levante, in confronto a quelli praticati dagli assicuratori francesi, erano i seguenti:

PER LA	Costantinopoli		Alessandria		Danubio		Mar Nero		Grecia	
	Francia	Trieste	Francia	Trieste	Francia	Trieste	Francia	Trieste	Francia	Trieste
Grecia	33/38	31	38	31	125	56	85	50	33/50	15
Dardanelli	25	25	50	50	125	56	85	50	33	31
Alessandria.	50	50	—	—	125	88	100	81	38	31
Malta e Messina . . .	38	31	38	31	125	56	100	50	33	23
Soria	50	50	50	31	125	88	100	81	38	50
Salonicco	50	31	50	50	125	58	100	50	38/50	31
Bourgas	75	31	100	81	50	23	100	31	100	50
Danubio	125	38	125	88	50	15	125	38	125	56
Mar Nero	85	31	100	81	125	38	25	15	85	50
Costantinopoli . . .	—	—	50	50	125	38	85	31	33	31

Abbiamo limitato il confronto de' *premî* soltanto fra la Francia e la nostra Regione, poichè in quel tempo, nè l'Italia, nè l'Inghilterra avevano proprî Listini di *premî* per merci caricate sopra i piroscafi. In Inghilterra, in ogni modo, i *premî* in generale erano più onerosi per gli assicurati in confronto di quelli degli assicuratori francesi ed italiani e specialmente di quelli triestini.

Gli assicuratori italiani, non avendo, come abbiamo detto, un Listino di *premî*, li applicavano a seconda delle circostanze, e

si servivano tanto de' Listini di Francia e di Trieste quanto de' *premî* inglesi.

Da un rapido sguardo alla tabella che abbiamo riportata, ognuno si convincerà che i *premî* adottati dagli assicuratori triestini erano di gran lunga più favorevoli per gli assicurati di quelli francesi.

E valga il vero: il minor *premio* del Listino francese è quello di 25, mentre quello di Trieste è di 10, ed esso *premio* di 25 s'intendeva per i viaggi fra Marsiglia e Genova, Livorno, Malta ecc., che si possono paragonare per analogia a quelli fra Trieste, l'Istria, la Dalmazia, le Coste dell'Albania ecc. che erano fissati da 10 a 15. La differenza del vantaggio risulterà ancora più evidente qualora si prendano in considerazione le difficoltà ed i pericoli della navigazione nell'Adriatico, sulle coste Dalmate, Albanesi, Napoletane ecc., specialmente durante l'inverno, in confronto alla navigazione nel Mediterraneo.

Ad onta di ciò però, l'allora Luogotenente Barone de Kellersperg non trovava inconsulto d'inviare al Comitato una specie di paternale, osservando che gli assicuratori triestini, col pretendere *premì* troppo gravosi, erano nientemeno che la causa della rovina commerciale di Trieste. Ma la loro risposta del gennaio 1866 fu alquanto pepata e merita la pena di essere trascritta, perchè ci dà anche un quadro esatto e veritiero delle condizioni di Trieste commerciale di quel tempo e de' criteri dominanti sulle assicurazioni.

„Eccellenza“ — essa diceva — „l'ossequiato dispaccio che V. S. si compiacque dirigere al sottoscritto Comitato in data 13 gennaio No. 550/III, gl'ingiunge di recare a cognizione delle Compagnie d'assicurazioni marittime di Trieste che all'Eccelso

Ministero di Stato pervennero ripetute querele contro la pressione che le medesime eserciterebbero sul commercio col domandare premî soverchiamente elevati, mentre dall' altro canto si fanno contro-assicurare a patti più vantaggiosi, e di renderle attente che ove si riproducessero cotali lagnanze e queste venissero riconosciute fondate, la Eccelsa amministrazione dello Stato dovrebbe provvedere ai mezzi di rimediarvi coll' ammettere la concorrenza di estere Compagnie pel ramo marittimo.

Quantunque il devotissimo sottoscritto Comitato, organo rappresentativo delle Compagnie d' assicurazioni marittime di questa piazza, e quindi perfettamente conscio del loro procedere, avesse l' intimo convincimento che le medesime vennero ingiustamente accusate presso l' Eccelso Ministero, esso si fece carico, in debita obbedienza agli ordini di Vostra Eccellenza, di convocare i rappresentanti delle Compagnie stesse, onde loro comunicare il precitato riverito dispaccio, ed in seguito alle loro deliberazioni ha l' onore di esporre a V. S. quanto segue:

I premî e le condizioni delle Sicurtà marittime, come quelli di ogni altra assicurazione sono basati sulla probabilità dei danni, ai quali, giusta larga esperienza, è esposto ogni singolo viaggio, ogni qualità di merce, a seconda della distanza e dei mari più o meno procellosi, delle stagioni, della qualità del naviglio e di varie altre speciali circostanze; l'Assicuratore e qui, i Direttori delle Compagnie, chiamati a promuovere e tutelare gli interessi delle medesime e rispettivamente quelli degli azionarj, hanno la duplice e non agevole missione di procacciarsi il maggior numero possibile di assicurazioni e di fissarne il corrispettivo, ossia il premio, in guisa di fare fronte agli eventuali danni ed alle spese, e possibilmente evitare che per cuoprirle debbasi intaccare il

capitale sociale e venga da ciò scemata la solidità delle Compagnie stesse, solidità assai più importante pel commerciante che nol può essere il risparmio di una particella di premî! L'Assicuratore è quindi il miglior giudice della misura dei premî, l'unico anzi che possa determinarli con cognizione di causa, ma dai due estremi ai quali deve aspirare, cioè sviluppo d'affari ed equilibrio tra introiti e danni, sorge già da per sè stessa la materiale impossibilità di qualsiasi *pressione,* imperocchè quella o quelle Compagnie che volessero pretendere premî troppo elevati, o per parlare più commercialmente, vendere la propria merce a prezzo superiore al suo vero valore, non troverebbero acquirenti, si vedrebbero sopraffatte dai loro concorrenti, e condannate ad una inazione che le trascinerebbe ad una forzosa liquidazione. Ed i concorrenti esistono in numero sovrabbondante, essendovi in Trieste non meno di 22 Compagnie che prestano assicurazioni marittime, e non sono vincolate da osservanza di una comune tariffa di premî.

Essendo indispensabile che il negoziante, il quale deve calcolare anticipatamente tutte le spese inerenti alla speculazione che vuole imprendere, conosca pure, almeno in via approssimativa, il tasso del premio d'assicurazione, è consuetudine comune ad ogni piazza di commercio che siffatti premî, in uno alle relative condizioni, vengano periodicamente pubblicati, e così praticasi pure a Trieste, come ravvisasi dai due Listini di premî qui allegati, il primo dei quali segna i premî che correvano nell'estate del 1865 e l'altro quelli dell'autunno ed inverno fino al 1.º di aprile p. v.

Ma questi Listini destinati soltanto, come sopra accennato, ad indicare i premî normali, non sono, come abbiamo premesso, obbligatorî nè per gli assicuratori, nè per gli assicurandi; la

precisa entità del premio rimane sempre oggetto di libere contrattazioni ed il commerciante che ben sa curare i proprj interessi, non lascia di usufruire la concorrenza già regnante fra gli stabilimenti triestini per ottenere i patti a lui più vantaggiosi. E se non li trovasse sul luogo, non ha egli mille mezzi di procurarsi l'assicurazione altrove, quand'anche non esistessero quì Agenzie di Compagnie estere? La telegrafia rende oggidì possibile ciò che prima non lo era, superfluo ciò che era indispensabile, ed ha prodotto anche nelle assicurazioni quella illimitata concorrenza che si fa sentire in ogni altra industria.

Se non che il negoziante non ha realmente d'uopo per alcun motivo di ricorrere altrove, avvegnacchè tampoco i premî normali fissati dai precitati Listini sono minimamente più alti di quelli vigenti nelle altre piazze di commercio e rendonsi anzi in molti casi inferiori, quando vengano depurati dagli abbuoni che in forza di inveterata consuetudine si concedono dagli assicuratori triestini agli assicurati stessi a titolo di sconto e senserie sopra qualunque assicurazione marittima, abbuoni che equivalgono ad una riduzione di 20 e 25% del relativo tasso di premio e *non si praticano in alcuna altra piazza.*

Egli è per tanto evidente che l'idea di una pressione da parte degli assicuratori marittimi sul commercio difetta non solo di verità ma eziandio di verosimiglianza; che è impossibile per la forza naturale dei fatti e delle circostanze, e che inoltre, le Compagnie triestine, ben lungi dal nutrire la folle intenzione di poter imporre al pubblico premî soverchi, penetrate anzi dalle esigenze dei tempi attuali, della protezione che loro incombe di offrire al commercio ed all'industria, hanno ridotto il corrispettivo dell'assicurazione alle più eque e tenui misure.

Altra prova non meno evidente che i premî da esse percetti non sieno superiori al valore dei rischî assunti, la si scorge poi negli sfavorevoli risultati che diedero negli ultimi anni le assicurazioni marittime. Si consultino i Bilanci delle rispettive Compagnie, si consideri quante di queste dovettero liquidare e si potrà allora giudicare se si sieno arricchite a spese del pubblico!

Ma ci sia permesso di aggiungere ancora un importante riflesso. Quegli che prende un' assicurazione studierà bensì il mezzo di pagarla il meno possibile, ma dovrà anzi tutto acquistarsi la certezza che l' assicuratore sia dotato non soltanto della possibilità materiale di risarcire gli avvenibili danni, ma eziandio e più ancora del buon volere di risarcirli senza tergiversazioni, senza indugi, senza futili eccezioni, senza valersi di qualche irregolarità di forma, e questi requisiti, di valore ben superiore ad eventuali differenze di premio, il commercio austriaco li trova in piena copia nelle austriache Compagnie, le quali ognor guidate dal più liberale spirito di conciliazione, liquidano e risarciscono ogni danno con quella sollecitudine e lealtà che richiedono gli interessi degli assicurati ed, anteponendo sempre la equità allo stretto diritto, rifuggono da litigi se non vi sono astrette da considerazioni maggiori, come il ponno comprovare gli atti di questo Tribunale Commerciale.

Dimostrata la insussistenza del principale capo di accusa, rimane da scrutinare la verità dell' altro, secondo il quale le Camere triestine si procaccierebbero un lucro (che si qualificherebbe quasi d' illecito) facendosi contro-assicurare a premî minori di quelli da esse ottenuti nelle assicurazioni dirette.

E per provare essere questa imputazione infondata al pari dell' altra, basterà addurre il fatto che le Riassicurazioni

vicendevolmente concluse fra le Compagnie indigene non vengono altrimenti trattate che a patti del tutto identici a quelli della polizza diretta, e che tutti i contratti di Riassicurazione con estere Società contengono in generale la perentoria condizione che il premio della riassicurazione debba essere uguale a quello dell'assicurazione diretta; e che se in siffatti contratti viene stipulata una Provvisione a favore della Compagnia riassicurata, tale Provvisione è soltanto destinata, e vale anche appena, a cuoprire quella che deve essa stessa retribuire e le relative spese di amministrazione.

Le Riassicurazioni non sono pertanto provocate da scopo di lucro, ma soltanto dal desiderio di ogni Compagnia di potere accettare la totalità dell'assicurazione che le viene proposta, e di corrispondere con ciò ai bisogni del Commercio.

Le Compagnie d'assicurazioni di Trieste, le quali si sono mai sempre prefisse come la più invidiabile meta la benevola protezione delle Eccelse Autorità, e nulla ommisero onde meritarla, provarono profondo rammarico nello scorgersi accusate di colpe, di cui hanno la coscienza di essere pienamente scevre; al sentimento di rammarico si aggiunge quello dello stupore nel riflettere che se tali querele avessero avuto la loro sorgente nel ceto mercantile, questo si sarebbe senza dubbio rivolto alla Camera di Commercio, naturale suo organo presso le superiori Autorità, e constando che alla Camera di Commercio di Trieste mai giunsero siffatte lagnanze, non puossi a meno di supporre che quelle innalzate all'Eccelso Ministero sieno state dettate non già da zelo ed amore per gli austriaci commerci, ma sibbene dal privato interesse di coloro che tentano ogni via onde farsi ammettere all'esercizio della propria azione nell'Austriaco Impero.

Se non che le Compagnie si rivolgono fiduciose allo spirito d'illuminata giustizia che cotanto distingue la Eccellenza Vostra, e nella speranza di avere potuto convincere V. E., colla disadorna ma veridica esposizione che precede, essere spoglie di verità e fondamento le querele contro di esse formulate, innalzano a V. E. mediante il devotissimo sottoscritto Comitato la fervida preghiera di volere trasfondere uguale convincimento nella mente di S. E. il Signor Ministro di Stato, e patrocinare la giusta loro causa, alla quale si anellano molteplici e gravi interessi nazionali."

Quale effetto abbia prodotto codesta chiara ed esplicità esposizione degli assicuratori triestini non sappiamo; ci è noto soltanto che dopo due mesi, la locale Luogotenenza inviava al Comitato un altro atto, che veniva poi diramato a tutte le Compagnie, con il quale diceva che a tenore dell'art. 29 del nuovo Codice di commercio, ogni Società era „tenuta di compilare ciascun anno l'inventario ed il bilancio della sua sostanza, elencando cioè esattamente i suoi beni, i suoi crediti e debiti, l'ammontare del suo contante ed ogni altro suo avere, indicando il valore capo per capo e chiudere le partite a pareggio sicchè ne risulti il ragguaglio fra l'attivo ed il passivo".

„Ciò, — aggiungeva la Luogotenenza — si rende necessario di ordinare perchè la maggior parte delle Società di Assicurazioni esistenti a Trieste presentano ai Congressi generali degli azionisti ed alle Autorità soltanto resiconti sul risultato della gestione dell'ultimo anno e non formali bilanci contenenti le prescritte indicazioni riguardo allo stato attivo e passivo".

Per mezzo di questo documento possiamo dunque, fra altro, stabilire che nel 1866 incominciò per tutte le Società di

commercio di questa Regione l'obbligo di pubblicare alla fine di ogni anno di esercizio i loro bilanci formali e dettagliati.

Nel frattempo una speciale forma d'assicurazione, del resto non nuova, s'era affermata e pareva dovesse portare una rivoluzione nel campo della nostra industria. E così, mentre nel Regno vicino le società di mutua assicurazione e cioè quelle in cui i proprietarî delle navi si assicurano vicendevolmente, avevano attecchito ancora all'inizio della seconda metà del Secolo XIX, [1]) anche la nostra Regione, nel 1865, pensò di sperimentarla. In quest'anno, infatti, veniva istituita in Fiume la „Prima Società di mutua assicurazione della marina mercantile austro-ungarica" [2]) e subito dopo quella di Lussinpiccolo, [3]) e bisogna convenire che tanto l'una quanto l'altra, riportarono da principio un successo; anzi, se dobbiamo credere alle cronache, bastò l'inizio della loro attività per portare un vero scompiglio fra gli assicuratori triestini.

Come nel 1849 essi credettero allora di trovare un rimedio salutare nella pubblicazione di un periodico, il quale avrebbe dovuto „difenderli dalle accuse contro di essi scagliate, giustificarli

---

[1]) La „Mutua Assicurazione marittima Camogliese" venne stabilita a Camogli (Genova) nel 1851; la „Mutua assicurazione della marina mercantile italiana", fu fondata a Genova nel 1857 e l'„Associazione di mutua assicurazione della Marina mercantile Sorrentina" si costituì nel 1862.

[2]) Costituita per scrittura privata d.d. 23 marzo 1865 ed attivata il 1.º maggio dello stesso anno. I suoi Statuti, furono modificati nelle assemblee generali del 15 luglio 1876 e del 26 luglio 1877. Non poteva assicurare che navi iscritte ne' registri della marina austro-ungarica.

[3]) „Società di Mutua Assicurazione della marina mercantile dei Lussini e del Litorale". Il suo Statuto è del 31 maggio e la sua costituzione ebbe luogo il 24 settembre 1866. Nel 1871 lo Statuto fu modificato.

Sul modello di queste due Mutue veniva istituita nel maggio 1878, la „Mutua assicurazione marittima" in Buccari, ma, quantunque lo Statuto ne fissasse la durata a 30 anni, non ebbe vita attiva.

appo i loro ricorrenti ed avere il compito di abbattere la concorrenza della Mutua“.

Il „giornaletto quotidiano“ che s'intendeva di pubblicare, „non doveva comprendere solo interessi degli assicuratori, articoli apologetici ed aride polemiche, perchè non era supponibile che i ricorrenti s'invogliassero ad associarsi ed esborsare una somma per leggere una semplice autoapologia degli assicuratori“; ma doveva essere „un giornale, a mo' del *Lloyd* di Anversa, il quale, partendo dal Comitato degli Assicuratori, verrebbe accolto favorevolmente perchè contenente regolamenti, il movimento dei bastimenti nei porti nazionali ed esteri, le notizie marittime, i navigli sotto carico, le recenti costruzioni, i restauri e le classificazioni, il corso dei noli, il listino dei cambî e dei premî e quant'altro potesse cattivarsi l'attenzione dei lettori, e per incidenza poi, quale appendice, comparirebbero articoli concernenti la navigazione ed il ramo delle sicurtà, i bilanci delle singole Compagnie, le riduzioni dei premî, le migliorate condizioni per gli assicurati, i danni pagati puntualmente e con correntezza, le transazioni praticate e qualsivoglia altro argomento atto a porre in luce la buona fede degli assicuratori e la cura datasi per soddisfare possibilmente i desiderî degli assicurati“.

È interessante conoscere come nel 1866 si preventivasse la spesa per la redazione e pubblicazione di un periodico:

fior. 3600.—	per le spese di stampa, compresa la carta, per 500 copie a fior. 12 al giorno e 300 numeri all'anno;
„ 200.—	per l'associazione di giornali esteri;
„ 1200.—	spese per la redazione;
„ 500.—	per l'amministrazione, la dispensa e la spedizione.
fior. 5500.—	

Il giornale non ebbe vita, perchè prevalse fra i rappresentanti delle ventidue Compagnie il sano criterio ch'era meglio acquistarsi la simpatia e la fiducia degli armatori con i fatti e con la serietà ed onestà de' propositi, anzichè con le parole.

Nel marzo del 1867 nuovi importanti cambiamenti venivano apportati a' Listini de' *premî*. Sul genere caffè, che sembra avesse dato agli assicuratori risultati poco favorevoli, si aumentava il *premio* nelle assicurazioni coll'avarea, e sugli interi carichi di petrolio, che allora formavano oggetto di importanti transazioni, si accresceva pure il *premio* di $^1/_2{}^0/_0$. Si riconosceva indi la necessità, „dato lo sviluppo della navigazione a vapore" di eleggere una Commissione speciale per istudiare e fissare i *premî* di sicurtà per i piroscafi.

In questo stesso anno, cessato intanto il Regno Lombardo-Veneto, su tutte le polizze di sicurtà triestine, là dove si riferivano al Codice di commercio al quale dovevano uniformarsi, anzichè le parole „tuttavia in vigore nel Regno Lombardo-Veneto" si sostituivano: *altra volta vigente nel fu Regno Lombardo-Veneto.*

La „Nuova Società Commerciale d'Assicurazioni" e la „Compagnia Filemporica" passavano in questo tempo alla liquidazione.

Ma i continui cambiamenti ne' tassi di sicurtà, le frequenti modificazioni delle franchigie e delle condizioni speciali, avevano incominciato a ridurre il Listino di Trieste ad una specie di *rebus,* sul quale, nè assicurati, nè assicuratori si potevano più raccapezzare. Epperò saggiamente si pensò di riformarlo completamente, sia nella forma che nella sostanza, per renderne l'uso più facile e più pronto. E fu compilato ed approvato il nuovo Listino, dal quale apparivano meglio distinte le diverse provenienze

e destinazioni, disposte in ordine alfabetico e con distinta indicazione d'ogni singolo tasso di *premio,* tanto per i bastimenti a vela, quanto per le vaporiere; sì per le sicurtà con l'avaria, che per quelle che ne erano franche ad uso di Trieste ed anche inglese, con le annotazioni de' rispettivi aumenti o delle riduzioni.

Si voleva anche profittare di tale riforma per semplificare la quotazione de' *premî* coll'abolire il sistema poco morale de' diffalchi a titolo di sconto e senseria, ma, strano a dirsi, nel Congresso generale del 25 settembre 1867, pur riconoscendo tutti gl'intervenuti l'utilità di tale misura, la proposizione della Commissione non otteneva che otto voti favorevoli ed otto contrarî; sicchè non veniva accettata, provocando una violenta protesta dell'assicuratore M. Saraval.

Durante i tre anni successivi, la concorrenza delle Mutue non diminuì, per cui uno degli assicuratori, che non aveva certo pelo sulla lingua, con lettera del 3 marzo 1870, così si esprimeva:

„Ricordo che alla formazione del precedente Listino io mi sentiva contrario ad una riduzione dei premî di sicurtà sopra corpi e giustificavo la mia contrarietà basandomi precipuamente alla posizione fortunata delle Mutue, contro la quale non poteva valere una riduzione di premio, se non in misura straordinaria e non compatibile al rischio, per cui da un tale lato sarebbe riuscito inutile ogni tentativo di minorare l'influenza e preponderanza delle Mutue. Sembrami, secondo il mio debole modo di vedere, che oggi la cosa si presenta sotto altro aspetto e forse più in favore degli assicuratori di Trieste".

„Non ho perduto di vista che la Mutua di Fiume nell'ultimo esercizio abbia accresciuto il suo fondo con la compartecipazione

di nuovi soci e tale incremento deve attribuirsi alla prima impressione fatta sulli armatori dai precedenti risultati, e si associavano volonterosi, convinti da fatti, che la quota da pagarsi era minore quasi dell'uno per cento. Presentemente però le condizioni delle Mutue rispettivamente ai loro associati hanno subìto un notevole cangiamento; scomparve la sicurezza che il premio di compartecipazione non superi l'uno per cento, presentandosi invece la sicurezza di raggiungere il 3 per cento, senza poter calcolare sull'accresciuto fondo, perchè paralizzato da un maggior rischio".

„Tutti gli assicuratori hanno giustamente deplorato la comparsa delle Mutue, l'hanno vedute nascere, crescere, invigorirsi, si gridò, si parlò molto, si studiò il modo di abbatterle, ma non ebbesi la forza di combatterle nel loro nascere con qualche misura forte e decisiva, e per controminarle si creò la polizza a „tutto rischio", dalla quale si ritrasse l'unico conforto di avere consumato tempo, fatica e spesa".

E su questo tenore continuavano le lamentazioni del nostro assicuratore, riportando cifre e facendo raffronti che dimostrar dovevano la necessità di mantenere inalterati i *premî* e le condizioni allora in vigore per i bastimenti costruiti all'estero, e di abolire gli sconti e i soprasconti per i bastimenti costruiti nel nostro golfo.

Nell'aprile del 1874 però, in cui la tanto temuta „Prima Società Mutua" di Fiume chiudeva il nono anno di vita, la sua direzione, composta dei Signori L. A. Burgstaller, Casimiro Cosulich e Benedetto Minach, presentava un bilancio passivo di fior. 203.055.82 onde i soscrittori dovettero aggiungere, al 3% versato in origine, altri 1·85% di *premio!*

Questo e gli altri risultati poco favorevoli pubblicati poi, misero in pace gli animi degli assicuratori, i quali della concorrenza delle Mutue più non temettero.

Un anno dopo, un nuovo elemento di concorrenza si manifestava e doveva, pur troppo, prendere in seguito allarmanti proporzioni.

Il Ministero di Vienna, che del resto già dieci anni prima aveva vagheggiata l'idea di ammettere le Compagnie estere di sicurtà all'esercizio in Austria, ritornava alla carica con maggior lena, e per mezzo della Deputazione di Borsa richiedeva il parere de' locali assicuratori.

Ognuno può immaginarsi quale esso si fosse, ma ad onor del vero bisogna convenire che essi si appoggiavano a criterî molto equi e giusti e non soltanto ispirati dalla eliminazione di una concorrenza. Il Comitato, che agiva per tutti gli assicuratori, ammetteva che ogni razionale teoria economica esige assoluta libertà di concorrenza nel commercio e nell'industria, checchè ne dicessero i protezionisti, a quel tempo già sconfitti; ma non trovava che questi principî fossero applicabili all'assicurazione in genere e meno ancora a quella de' trasporti in ispecie.

Saggiamente ragionavano gli assicuratori che primo elemento da aversi in riflesso nell'apprezzare una Compagnia d'assicurazione era la sua maggiore o minore solidità, la quale non istà tanto nella cifra de' capitali sociali, quanto nel giusto equilibrio tra la somma de' *premî* che si incassano e quella de' rischî che si è chiamati a risarcire. Ora, se per effetto di soverchia concorrenza la misura de' *premî* dovesse ridursi in modo da produrre uno sbilancio tra questi due fattori, le volute guarentigie sparirebbero; e se ne derivasse l'insolvenza d'una o più Compagnie, il

danno da ciò cagionato ai moltissimi che a queste avevano affidato le proprie sostanze, costituirebbe una vera calamità nazionale.

Aggiungevano ancora gli assicuratori che in Austria le Compagnie, come Società anonime, non potevano erigersi che con l'approvazione del Governo; che stavano sotto la sua diretta sorveglianza; che i loro bilanci dovevano esser resi di pubblica ragione, sicchè ognuno poteva apprezzare la loro maggiore o minore solidità, ma che invece delle Compagnie estere il pubblico non poteva giudicare la solidità, conoscerne i principî ed il modo di procedere nel regolamento e nella rifusione de' danni, e, poichè nel caso concreto non si trattava d'acquistare una merce più o meno buona, ma bensì di fare un fido di lunga o lunghissima durata, chi avesse la sventura d'essersi ingannato e non se ne accorgesse che dopo avvenuto il sinistro, andrebbe incontro a perdita immensa e irreparabile.

Questi ed altri argomenti portavano i triestini in appoggio alle loro istanze per non vedersi sopraffatti dagli stranieri, ed a corollario di essi argomenti asseveravano che le sedici Compagnie, aventi in quel tempo la loro sede a Trieste, erano state e sarebbero anche in avvenire in grado di soddisfare a' bisogni del commercio triestino, potendo sempre trovarsi da coprire da 100 a 150 mila fior. sopra ogni singolo buon naviglio ed essendovi il patto con la Società del Lloyd Austriaco che le Compagnie triestine dovessero assumere il rischio fino a fior. 325.000 per ogni piroscafo.

Ma tutto ciò non valse che a prolungare di pochi anni il beneficio goduto dagli assicuratori, e, nel marzo del 1873, una legge dell'Impero aboliva l'esclusione delle Società di assicurazioni estere dall'ammissione all'esercizio in Austria decretata

coll' ordinanza Imperiale del 29 novembre 1865, e ammetteva all' esercizio tanto le Società per azioni quanto quelle in accomandita nonchè le Società di mutua assicurazione.

Quale palliativo però, la legge in parola stabiliva la limitazione che „se in uno stato estero sussistessero norme, per le quali Società private di assicurazioni fossero escluse in tutto od in parte dall'esercizio di un ramo di assicurazione, non fosse permesso alle Società che appartenevano a quello stato, di esercitare un tale ramo di assicurazione a queste parti" (sic).

Poi, l' ordinanza de' ministri dell' interno, della giustizia, del commercio e delle finanze d.d. 18 agosto 1880 (B. L. I. No. 110), unificava le diverse disposizioni legislative sulla materia e disponeva esser necessaria l'autorizzazione dello stato per fondare qualsiasi istituto di assicurazione; il capitale in azioni doveva essere costituito in guisa che fossero versati 100.000 fiorini per ognuno de' rami di assicurazione esercitato dalla Società, con un minimo complessivo di 300.000 fiorini. Per le Mutue invece veniva richiesto un capitale di garanzia non minore di 20.000 fiorini.

A' malanni che incominciavano ad affliggere l'industria delle assicurazioni s' aggiunse così quello della ripartizione, dello sminuzzamento del lavoro, cagionato appunto dal rapido installamento a Trieste delle varie agenzie delle Società dell' interno e dell' estero e ben presto s' incominciarono a sentirne gli effetti morali e materiali poco rassicuranti. Frutto di questa accondiscendenza sarà anche l'istituzione a Vienna della „Banca di Riassicurazioni „Atlas", il cui Statuto comprenderà, oltre l' assicurazione marittima e fluviale, anche quella sull' incendio e sulla vita dell' uomo.

Allora, per lo scarso interessamento che avranno i gerenti delle Società straniere per la nostra gente di mare, non si ripeterà più il caso che un Eugenio Richetti potesse ottenere, come di fatti ottenne nel 1871 dagli assicuratori triestini, una somma di ben fior. 1000 da elargirsi alla famiglia del capitano Giacomo Krauss, perito miseramente col suo figlio maggiore di 15 anni a bordo del bark austriaco „Lidia“ partito dal Levante per l'Inghilterra; non si riscontrerà più la concordia e l'affiatamento de' colleghi di una volta, tutti dello stesso pensiero ed animati dal medesimo fine di giovare alla città; non vi sarà più, in fine, freno alcuno alle bramosie di quelli dell'interno che ad ogni costo pretenderanno nell'assunzione de' rischî la parte del leone, costretti magari a dover affidare a riassicuratori sconosciuti di Londra, di Amburgo o di altri paesi le eccedenze delle grosse somme assunte! [1])

Il biennio 1871—72 fu uno dei più laboriosi per gli assicuratori. Lo stesso cav. A. Daninos, allora dirigente della „Riunione Adriatica“ e Presidente del Comitato degli assicuratori, affermava nel Congresso generale del 20 settembre 1872 che „molto lavoro era stato fatto nel decorso anno per la sistemazione de' *premî*, delle condizioni e de' contratti, perchè oltre l'aver concluso con la Società di navigazione a vapore del Lloyd A. uno speciale accordo per i viaggi delle Indie, veniva pure riformato quello vigente per gli altri viaggi; modificati i *premî* e le condizioni per le frutta ne' viaggi della Grecia e del Levante; ridotti i *premî* dal Mar nero, Danubio ed Azoff; autorizzata l'assunzione dell'avaria

---

[1]) Con una lettera d.d. 3 ottobre 1872, il signor Vittorio de John, procuratore generale in Trieste della Società „Kosmos“ di Vienna, confessava candidamente che delle sue assunzioni „il più delle volte doveva riassicurare perfino il 90%!“

generale; modificate le condizioni e le franchigie per gli spiriti; abolite le franchigie che si detraevano ne' casi di sinistro ecc. ecc.", ma „tutto ciò," concludeva il Daninos, „abbiamo fatto soltanto per raggiungere il bramato scopo che è quello di competere con gli esteri assicuratori e per ottenere una maggiore affluenza di affari".

Povero Daninos! non si era accorto che a Trieste mancherà l'appoggio de' fattori competenti e che la lotta per l'esistenza si accentuerà con maggior vigore senza potere scongiurare la decadenza della nostra industria.

La guerra franco-germanica aveva rivelato a' triestini una triste realtà. Messi in disarmo i battelli a vapore germanici, Trieste vide per la prima volta arrivare importanti spedizioni di merci e di prodotti industriali austriaci destinati per gli Stati Uniti. Questo fatto richiamò ben tosto l'attenzione de' negozianti e degli assicuratori, i quali si convinsero che prima della guerra quasi tutti i prodotti dell' industria austriaca avevano preso fatalmente la via di Amburgo, Brema o Stettino. Si fecero allora delle pratiche presso il governo affinchè venisse istituita una linea regolare di vapori per gli Stati Uniti; si dimostrò che i noli praticati dalla ferrovia Meridionale erano enormi, ma non si ottenne verun provvedimento e si assistette alla strana anomalia che i prodotti austriaci prendessero la via di Anversa e di Rotterdam!

L'unico genere di mercanzia che per la vicinanza non avrebbe dovuto isfuggire al commercio triestino erano le prugne della Bosnia; ma, vedi l'assurdità della politica commerciale di Vienna, esso prese la via della Germania del Nord, per il fatto semplicissimo che per il breve tratto di ferrata da Sissek a Trieste

si doveva pagare, insieme col facchinaggio doganale, soldi 51 per centinaio daziario, mentre il nolo per le prugne da Pest fino ad Amburgo, quindi un tratto di ben miglia $172^1/_2$, era di soli fior. 1.50 per centinaio daziario.

Nel 1872, l'esportazione diretta dall'Austria via Trieste per l'America era del valore di $ 1,012.066 e l'esportazione indiretta dall'Austria per gli Stati Uniti era di $ 3,800.000, de' quali ultimi $^3/_6$ per la via di Germania, $^1/_6$ per la via dei Paesi Bassi e del Belgio e $^2/_6$ per la via d'Inghilterra. Non abbiamo bisogno di aggiungere altro per rilevare la meschina proporzione nella quale poteva prender parte all'esportazione il commercio triestino!

In quanto all'importazione dagli Stati Uniti, gli articoli di maggior importanza erano il Petrolio ed il Colofonio, ma, mancando Trieste di magazzini adatti per riceverli, essi divennero monopolio di singole Ditte, ed Amburgo e le altre piazze del Nord le fecero una seria concorrenza sempre in causa de' bassi noli.

È chiaro che non dovrebbe essere lecito di continuare ad ascrivere ancora alla poca abilità ed intraprendenza de' triestini, se le cose non andavano come avrebbero potuto andare.

Masino Levi e Francesco Chizzola sosterranno nei congressi dell'Unione „che tutte le Compagnie dovrebbero *lealmente* ed *onestamente* osservare i Listini e non accordare riduzioni, sconti e provvigioni che porteranno alla certa rovina gli assicuratori". Segno di debolezza e d'incoscienza dell'importanza e dell'utilità de' Registri marittimi, sarà il riconoscimento ufficiale (1874) de' certificati emessi dal „Veritas Ellenico". S'incomincerà anche ad essere più arrendevoli agli inviti de' Congressi degli assicuratori d'Oltralpe, si darà perfino peso, e si nominerà una commissione speciale per istudiarlo, ad un Listino di *premî* e di condizioni

per le sicurtà su' navigli compilato da una Compagnia di Atene, quasi che Trieste, città marinara per eccellenza, non potesse fare da sè e non avesse una propria storica tradizione!

Venticinque istituti facevano parte del Comitato nel settembre del 1875, ma fra essi figuravano già per metà filiali ed agenzie di Compagnie dell' interno e dell' estero, i cui rappresentanti abili pur essi nella scelta e nella valutazione de' rischî, sapranno appropriarsi quel poco lavoro che ancora rimaneva e far ingrossare così il monte *premî* e gli utili delle loro case madri di Vienna, di Pest, di Zurigo, di Berlino e di Parigi. [1])

Marco Besso, Francesco Musner, Giuseppe Mondolfo, Enrico Richetti, Daniele Terni, Lodovico Maffei e Benedetto Luzzatto, che facevano parte delle varie commissioni al Listino, metteranno in pratica tutti i mezzi immaginabili per equilibrare i *premî* e le condizioni di sicurtà di Trieste con quelli e quelle degli altri porti marittimi; si tenteranno perfino accordi con le due Mutue di Fiume e di Lussino che avevano assorbito buona parte del lavoro su' corpi de' navigli, ma scarso ne sarà il risultato. Le centonovantadue agenzie che la *prima* Sezione del Lloyd A. contava in quest' epoca rimarranno quasi inoperose.

Inutile tentativo per rialzare le sorti della marina mercantile sarà anche la legge del 7 maggio 1879, con la quale si lusingavano di poter far partecipare il capitale estero nella proprietà de' bastimenti. Dopo un quinquennio, soltanto in cinque bastimenti a lungo corso ed in uno di piccolo cabotaggio il capitale estero si era interessato, e ciò per il semplice motivo che

[1]) Durante l' anno amministrativo 1874—75 dell' Unione degli assicuratori si stabilirono a Trieste: l'Agenzia della „Schweiz" di Zurigo, l' Agenzia della Società anonima „La Réunion" di Parigi e l' Agenzia della Società „Alemanna" di Berlino.

dovendo, in base alla citata legge, gli armatori austriaci possedere più di due terzi del valore della nave, non era facile trovare de' capitalisti esteri che impiegassero il loro denaro in navi amministrate da altri.

Masino Levi intanto, dopo quaranta anni di straordinaria attività presso il Comitato degli assicuratori, sarà divenuto vecchio ed ai 24 di settembre 1878 si congederà da' colleghi con la seguente nobilissima lettera:

„Oltremodo sensibile ai benevoli sensi espressi a mio riguardo dall' onorevole Congresso generale delle Compagnie di Assicurazioni marittime di questa città, per suo speciale incarico riferitomi col pregiato vostro foglio 22 corrente, non posso dispensarmi di recarvi il disturbo di volermi essere presso il medesimo interprete della mia più sentita riconoscenza.

Le deboli mie prestazioni furono soltanto l' adempimento di un dovere che m' incombeva per la carica che coprivo, la cessazione della quale per la troppo avanzata mia età mi fece declinare ringraziando l' onore che si voleva impartirmi, di formar parte del neo-eletto Comitato.

Se a Voi spettabile Comitato piace di ricordarvi con compiacenza i molti anni che mi aveste collega, ben maggiore è certamente in me questo sentimento pei distinti meriti di quelli che in ogni tempo ne formarono parte".

Circa due anni dopo, e precisamente il 22 luglio 1880 scenderà nella tomba anche Marco Levi, il primo Segretario del Comitato degli assicuratori, il quale entratovi nel 1838 aveva, con Masino Levi, assistito per oltre quaranta anni a tutte le vicende liete e tristi delle Compagnie di sicurtà, del commercio e della navigazione di Trieste.

Poi, un nuovo e più grande malanno sovrasterà sulle sorti del commercio e della marina di queste terre, e gli effetti ne saranno disastrosi.

Come un incubo affannoso, a cui non era possibile di sottrarsi, gravava su Trieste, al principio del 1880, il toglimento del porto franco: l'ultima secolare franchigia, dietro la quale s'erano schierati coloro che avevano ostentata la loro benevolenza verso questi lidi.

Nessun cumulo di fatti s'era avverato che avesse posto Trieste in condizioni tanto brillanti da poterlesi torre quella franchigia che l'aveva in passato condotta ad un'altezza discreta nel mondo commerciale; anzi, le sue condizioni economiche s'erano peggiorate: tant'è vero che nel 1883, grazie anche alla nuova legge dianzi ricordata, le Compagnie di assicurazioni locali, vale a dire quelle istituite con i capitali triestini, s'erano ridotte a nove, e ancora tre anni prima, gli stessi assicuratori, allorchè s'erano radunati per discutere sui cambiamenti da introdursi ne' *premî* di sicurtà per i trasporti delle granaglie e del petrolio dall'America e delle granaglie dal Mar Nero, dal Danubio e dall'Azoff „convenivano che non si poteva più sostenere le attuali condizioni causa la sfrenata concorrenza dell'estero e che se non si voleva assistere alla totale, inevitabile sparizione dalla nostra piazza di tal lavoro, che una volta era l'alimento principale delle nostre Compagnie, era necessario di fissare delle riduzioni ne' *premî*". [1])

[1]) Ed infatti dal protocollo della seduta della Commissione al Listino del Comitato dell'agosto 1880, risulta che venne fissata una riduzione de' premî di sicurtà per i trasporti su menzionati, del 10% ed in pari tempo ribassata la riduzione per le eventuali scaricazioni a Costantinopoli e cioè da soldi 90 a 70 nelle assunzioni coll'avarea e da soldi 65 a 50 nelle assunzioni franco d'avaria ed a soldi 20 per le scaricazioni per l'Arcipelago ed altri porti della Grecia.

Non per tanto il toglimento del porto franco s'avvicinava ad essere una dolorosa realtà, e non valsero a scongiurarlo — come abbiamo già accennato — i memoriali, le istanze ed i reclami del Consiglio municipale, della Dieta, della Camera di commercio e degli altri fattori interessati.

Si chiesero provvedimenti, si reclamarono compensi che avrebbero dovuto precedere la soppressione e rendere meno sensibili i danni della stessa e l'inevitabile dissesto del paese, ma nulla si ottenne.

L'attivazione di una linea ferroviaria indipendente dalla Meridionale, fu lungamente un mito e le promesse del Governo all'epoca della costruzione della Rudolfiana non vennero mantenute; la linea dell'Arlberg ridondò a tutto vantaggio di Genova e di Venezia.

Eppure una saggia politica ferroviaria, avente di mira l'abbreviazione delle distanze fra la costa marittima e la parte settentrionale ed occidentale della Monarchia e della Germania, avrebbe potuto mettere Trieste in condizione di sopportare il grave colpo che la minacciava.

Fu anche invocato un miglioramento ne' mezzi di trasporto delle merci per mare, specialmente mediante linee regolari per il commercio transatlantico, ciò che avrebbe senza dubbio recato un maggior alimento alle Compagnie di sicurtà marittime, ma anche a ciò rimasero sordi, ed il porto franco fu levato. Non importa! Quello che non seppero o non vollero fare i fattori competenti, lo faranno i triestini stessi, e sulle spoglie agonizzanti del commercio e della navigazione essi rinvigoriranno le loro energie e rivolgeranno i loro spiriti a nuovi e più vasti ideali.

Si svilupperanno allora in Trieste le migliori istituzioni commerciali, artistiche e letterarie, e le „Assicurazioni Generali“ e la „Riunione Adriatica di Sicurtà“ concentreranno i loro sforzi a raccogliere il seme che andava sperdendosi per spargerlo su terreni ancora propizî. Aumenteranno cioè le loro succursali su ogni più importante centro marittimo ed, accresciuto il lavoro, i *premî* di sicurtà saggiamente amministrati ingrosseranno le cifre de' loro bilanci.

Francesco Hermet, assicuratore espertissimo, dopo avere spiegata la sua attività multiforme in tutta la vita cittadina, morrà (16 gennaio 1883) lasciando un' eredità di nobili e forti aspirazioni che sarà raccolta da Felice Venezian e da quanti, come lui, amarono questa nostra Trieste.

Nel dicembre dello stesso anno 1883 scenderà pure nella tomba Alessandro Daninos, [1]) il nestore degli assicuratori, ed Enrico Neumann giovane e pieno di ardore, [2]) succederà al suo posto presso la „Riunione Adriatica“.

Fu proprio in quest' epoca che il dott. Vitale Laudi, valoroso quant' altri mai nelle severe discipline matematiche, consacrò tutto il tesoro della sua grande scienza e della sua immensa bontà a profitto delle assicurazioni; fu in quest'epoca che l'avv. Giacomo Tonicelli, divenuto il consulente legale del Comitato sostenne fieramente i diritti degli assicuratori; fu proprio in quest' epoca, in fine, che Filippo Artelli, già divenuto noto per

[1]) In questa triste occasione il Comitato degli assicuratori marittimi elargiva f. 200 a favore degli innondati della Tessalia.

[2]) Alle prestazioni del Neumann si deve se nel dicembre del 1893 le Tariffe de' *premî* per Caffè e Pepe dal Brasile e per il Cotone dall'America fossero dichiarate obbligatorie per tutte le Compagnie che assumessero tali rischî nell' Impero Austro-Ungarico.

ALLEGORIA,

Acquarello di Gius. L. Gatteri.

(Museo civico di storia ed arte.)

la sua competenza in tutto ciò che si riferiva alla disciplina del diritto marittimo, si trovò in corrispondenza con i maggiori luminari della scienza e vide propagate ed apprezzate perfino nella lontana America le sue teorie ed i suoi principî sull'avaria generale. [1])

Aperto così il campo alle giovanili energie ed alle meditazioni di uomini versati in materia, l'assicurazione marittima nostra si eleverà al grado di scienza e si disciplinerà su più nuovo e più largo indirizzo.

---

[1]) Veggasi il libro „General Average" di John H. Gourlie jr., stampato a Filadelfia nel 1881.

VIII.

RESTAURAZIONE

Il carattere che scompare — Lo sminuzzamento del lavoro — Quadro sconfortante — La vittoria di due istituti cittadini — L'eloquenza delle cifre — I restauratori — Mutano i tempi — L'inchiesta del 1885 — Nuove modificazioni de' *premî* imposte dalla concorrenza — La nuova polizza per l' assicurazione delle merci — I suoi compilatori — Palliativi — L'importanza e l'utilità dell'istituto del Comitato — La nuova polizza per i piroscafi — L'antico principio della semplicità — Il cammino percorso — La folla de' dimenticati — Per chi scriverà la storia delle assicurazioni.

VIII.

È indubitato che al principio dell'anno 1882 la Società di navigazione a vapore del Lloyd Austro-Ungarico era in continuo sviluppo, sicchè per l'aumentato numero delle caricazioni su' suoi 74 piroscafi [1]) che facevano i viaggi per la Dalmazia, per il Levante, per gli scali dell' Oceano Indiano e per Hongkong, si sarebbe dovuto attendere un accrescimento del lavoro locale nelle assicurazioni marittime almeno per le mercanzie. Pur troppo invece in tale anno molte delle Società che abbiamo fin qui menzionate, non esistevano più, perchè ad una ad una erano passate alla liquidazione. Al loro posto erano subentrate, è vero, altre agenzie di Compagnie estere e dell' interno, ma intanto la nostra ad un tempo fiorente industria andrà a perdere il suo carattere puramente cittadino e tutto il lavoro, controllato, incalzato, inquinato, diremo così, da elementi più o meno estranei,

[1]) I 74 piroscafi che all'inizio del 1882 possedeva la Società del Lloyd A.-U. rappresentavano un tonnellaggio di registro brutto di 88,224 con un costo originale di fior. 27,595.250.—. Aveva poi in costruzione altri quattro piroscafi: il „Pandora“, l'„Orione“, il „Berenice“ ed il „Medusa“.

dovrà prendere un nuovo indirizzo. Lo sviluppo ognor crescente del vapore [1]) presso tutti gli altri stati, e più di tutto il mancato appoggio alle costruzioni navali e l'ostinazione di non dare a Trieste una seconda congiunzione ferroviaria dovranno completarne la decadenza.

Lo aveva, del resto, già preannunciato Filippo Artelli fin dall'anno 1881 in una seduta memorabile della Dieta provinciale di Trieste, allorchè veniva presentata dall'avv. Antonio Vidacovich una mozione — e non era la prima — intorno ad una diretta ed indipendente congiunzione ferroviaria fra Trieste e l'Interno. Così dipingeva l'Artelli il triste quadro di questi lidi in quel tempo:... „Accennerò alla quasi distrutta industria della costruzione navale, poichè sulle coste istriane non vi esiste più un solo cantiere di qualche importanza, tranne, se si vuole, qualcuno ancora nella città di Lussino, una volta tanto fiorente per questo ramo d'industria, ed altrettanto dicasi di Fiume. Venendo alla nostra Trieste, pur troppo tutti i cantieri di qualche importanza hanno cessato di lavorare; si rifletta di quanta calamità ciò fu per i poveri operai e come ciò naturalmente facesse aumentare non poco il proletariato, e si rifletta ancora quanti articoli inerenti a quest'industria andarono perduti con grandissimo danno del nostro commercio! Un solo stabilimento di grande importanza per le costruzioni navali esiste ancora nelle nostre vicinanze;

---

[1]) Nella seduta degli assicuratori del 3 marzo 1883 venivano per la prima volta fissati nel Listino di Trieste i *premi* per i corpi de' vapori che fino allora dovevano contrattarsi. Le assicurazioni sopra corpi di vapori in ferro, alle condizioni inglesi con avaria particolare, compresa la clausola di collisione detta „Running down clause“ potevano accettarsi:

al premio di $7^1/_2\%$ per vapori di I categoria
„ „ 8% „ „ II „

intendo parlare dello Stabilimento tecnico di Muggia, che è di tanto aiuto per l'impiego che vi trova molta gente e che è pure di lustro per il nostro paese; Stabilimento ammirato anche dai Deputati del Consiglio dell'Impero, allorquando la nostra città, invitandoli a conoscerci più davvicino, si lusingava sapessero meglio valutare l'importanza di questo emporio commerciale-marittimo, prendendo conoscenza sul luogo stesso dei nostri reali bisogni. Ma purtroppo anche questa lusinga svanì, perchè la immediata oculare ispezione della nostra città e del nostro porto non ha impedito che poco dopo al Consiglio dell'Impero si votasse in massima l'abolizione del nostro Portofranco.

Anche questo Stabilimento che si era acquistato la benevolenza dello Stato per le grandiose costruzioni dei navigli di guerra, da qualche tempo viene trascurato, poichè il Governo per una apparente malintesa economia costruisce in propria regìa a Pola; ma quello che è più, negli ultimi tempi quasi tutte le macchine a vapore esso Governo fa fabbricare negli opifici dell'Interno.

Hanno quindi ben ragione coloro che sostengono che tutti, Governo e Fattori legislativi, tutti trascurano questa povera città, di cui l'onorevole deputato avv. Consolo in altra sessione sì esattamente definì la reale sua posizione, chiamandola la *Cenerentola* dell'Impero. Egli è certo che questo Stabilimento — se il Governo non vorrà con premî incoraggiare le costruzioni e rallenterà le proprie commissioni — andrà indubbiamente incontro a giorni difficilissimi; ma spero che vorrà imitare almeno la potente Società del Lloyd, che è di tanto decoro e prosperità per la nostra città-provincia, la quale volendo incoraggiare i patrî stabilimenti, e, decisa di ricorrere il meno che sia possibile all'Estero,

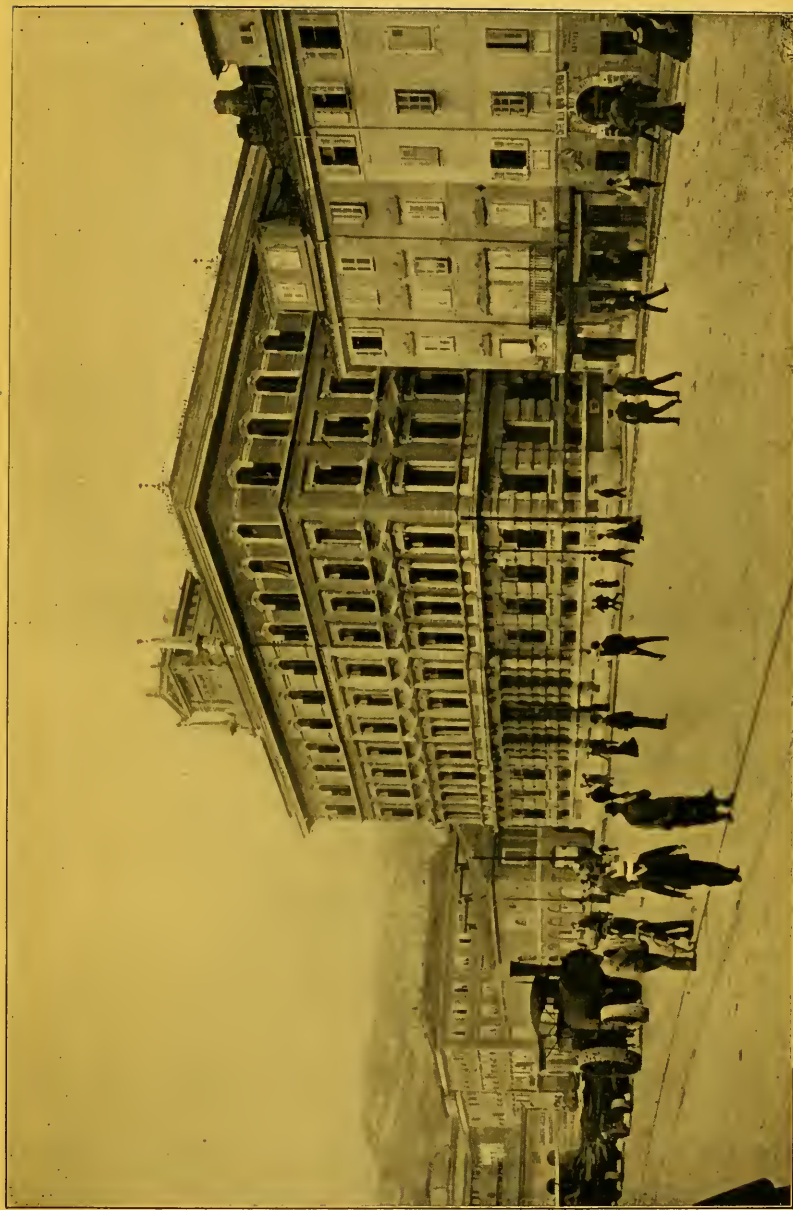
in questi ultimi giorni diede commissione di uno dei suoi più grandi piroscafi appunto a questo Stabilimento.

In quanto alla posizione dei navigli austro-ungarici che attualmente solcano i mari, questi lottano continuamente con la propria esistenza; ma per questa lotta che va facendosi di giorno in giorno più aspra, dovranno soccombere se con qualche straordinario rimedio non si verrà loro incontro.

Difatti negli ultimi anni la nostra marina diminuì di circa il 25% sia in numero che in tonnellaggio, e precisamente di 174 navigli di 62 mila tonnellate".

L'Artelli continuava poi a dimostrare la necessità di un pronto intervento dello Stato mediante una sovvenzione per le costruzioni de' bastimenti tanto in legno quanto in ferro, sia a vela che a vapore, ma noi ci arresteremo nella lunga serie delle sue lamentazioni, perchè quanto abbiamo trascritto è sufficiente a darci un quadro luminoso ed eloquente delle tristi condizioni economiche in cui versava allora Trieste.

Due soli istituti di sicurtà cittadini avevano saputo, in ogni modo, resistere vittoriosi all'incalzare de' tristi eventi ed attirare a sè le più larghe simpatie e le più vive speranze da parte de' negozianti, degli armatori e de' capitalisti triestini: le „Assicurazioni Generali" e la „Riunione Adriatica di Sicurtà".

Le prime che nel 1856, e cioè dopo i primi venticinque anni di vita, avevano dovuto, per il continuo incremento delle operazioni, raddoppiare il capitale sociale, portandolo da due a quattro milioni di fiorini, nell'aprile 1882, allorchè la loro direzione s'apprestava a dare notizia a' suoi azionisti sui risultati economici del cinquantesimo anno di attività, potevano nella coscienza della verità e con legittimo orgoglio asserire: „la nostra Compagnia

Palazzo e sede delle
ASSICURAZIONI GENERALI.
(Fot. Vittorio Polli.)

ha attraversato in questo lungo periodo di tempo le più difficili prove. Nei primi anni le difficoltà e gli ostacoli che incontra ogni nuova istituzione; e poi tutte le crisi di varia specie che hanno colpiti i paesi ove essa esercita le sue operazioni. Ma tutte queste difficoltà e tutti questi ostacoli non hanno potuto impedire il crescere ed il fortificarsi incessante di questa istituzione, perchè non le è mai mancato nè l'appoggio dei suoi Azionisti, nè il concorso efficace del suo Consiglio, e, crediamo di poterlo dire, neanche lo zelo delle sue Direzioni e dei suoi funzionarî. A questo attaccamento generale ed a questa armonia di prestazioni indefesse per parte di tutti, noi crediamo che si debba precipuamente la posizione veramente distinta che occupa oggimai la Compagnia nel novero delle Società congeneri".

Nel libro d'oro della Compagnia, potevano esser registrati i nomi di G. L. Morpurgo, di Masino Levi e del cav. Marco Besso, il primo dal 1831 al 36, il secondo ne' successivi quarantadue anni ed il terzo dal 1877 in poi, Segretarî generali dell'istituto.

A questo importante e delicato ufficio vennero poscia chiamati il cav. Giuseppe Besso ed il comm. Edmondo de Richetti, i quali, animati dal genio tutelare di Marco Besso ed insieme con i Consigli d'amministrazione scelti fra le più cospicue personalità del mondo della finanza, seppero elevare l'istituto ad una potenza meravigliosa.

A dimostrarlo basti sapere che durante l'anno 1909 le assicurazioni dirette nel ramo trasporti raggiunsero la cifra di Cor. 2.459,144.673 con un incasso di *premî* di Cor. 3,211.452·81 e le *riassicurazioni* assunte ammontarono a Cor. 571,258.003·— con un introito di *premî* di Cor. 640.019·09, mentre le cifre

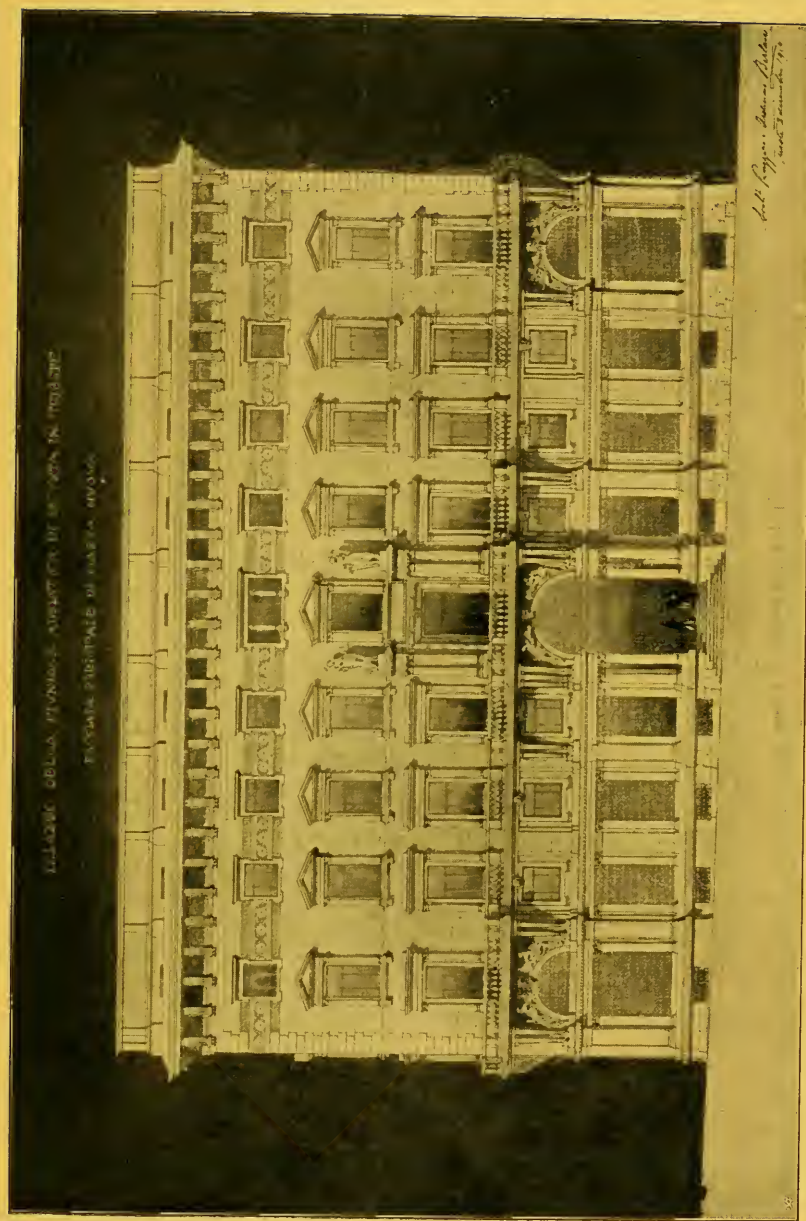
del primo bilancio per le operazioni dell'anno 1832 furono le seguenti:

Avanzo *premî* del I Bilancio . .	fior. 101.253	e 27 car.
Ricuperi, aumenti ecc. nell'anno 1833	„ 7.458	„ 37 „
	fior. 108.712	e 04 car.
Danni liquidati, storni e provvigioni	fior. 91.627	e 14 car.
Utile reale	„ 17.084	e 50 „
	fior. 108.712	e 04 car.

Ecco ora le somme principali del ramo trasporti al compimento dei tre periodi venticinquennali della sua fondazione:

Esercizio	Incasso premî	Danni pagati	Riserva premî netta	Riserva danni netta
	Corone	Corone	Corone	Corone
1856	754.182·03	596.525·79	—	—
1881	1,417.797·94	1,262.201·22	116.317·04	141.525·20
1906	3,948.085·75	3,326.537·21	181.805·61	360.628·05

Eloquenza delle cifre che mai più a proposito potrebbe essere invocata per dimostrare i ragguardevoli progressi delle „Assicurazioni Generali"; progressi che non si devono giudicare soltanto alla stregua degli importi, sia pur notevolissimi, de' *premî* percepiti, ma altresì di quelli de' danni risarciti, imperocchè questi, più de' primi, servono a provare l'importanza dell'assicurazione riguardata come istituto di previdenza, di protezione, di saggezza e di dovere.

Allo sviluppo in linea morale contribuì pur anco il trionfo de' nuovi principî che, in onta a' rigidi paragrafi de' codici, determinarono che ognuno possa garantirsi contro qualsiasi rischio risultante dall'esercizio dell'industria marittima: principio sacro di diritto che venne riconosciuto molto tardi da quasi tutti

Palazzo per la futura sede della

RIUNIONE ADRIATICA DI SICURTÀ.

(Dal progetto degli architetti Ruggero ed Arduino Berlam.)

i popoli inciviliti;[1]) ma che un triestino, Giacomo de Gabbiati, aveva intuito e sostenuto ancor prima che la rivoluzione francese avesse decretata la necessità di una riforma radicale della legislazione.

Ancora al principio del secolo XIX erano stati promulgati nuovi codici che, rispetto all' esclusione di alcuni rischî — il nolo, gli utili sperabili, le spese dell' armamento, quelle pagate per le avarie ecc. ecc. — si disciplinavano alle leggi medioevali ed all' ordinanza di Francia del 1861; ma l' Inghilterra, la cui preponderanza marittima non si può discutere, propagò col suo commercio la libertà di esso, ed il suo esempio fu imitato dagli altri stati, per cui le vecchie leggi e le ordinanze di Colbert

[1]) In Francia, appena con la legge del 14 agosto 1885 fu permessa l'assicurazione de' noli e degli utili sperabili; nella Spagna, il nuovo codice dell'agosto 1885, che sostituì quello del 1824, s'uniformò pure alla nuova dottrina, ed in Italia il nuovo codice del 1.º gennaio 1883, con gli articoli 606 e 607 determinò ciò che possa e ciò che non possa esser assicurato. La redazione però di questi articoli presenta un'anomalia, poichè mentre è permessa l'assicurazione del nolo — che non è altro che un beneficio sperabile — non parla degli utili e si deve ricorrere all'art. 612 per formarsi un chiaro concetto di ciò che intendeva di stabilire il legislatore. In Germania, in Isvezia ed in Olanda i rispettivi codici enumerano le cose assicurabili, comprendendovi il nolo e gli utili sotto qualsiasi forma. Il Belgio, questo piccolo Stato, merita una menzione speciale. La sua legge dell' 11 giugno 1874, per quanto riguarda l'assicurazione, è il più bell'esempio del regime della libertà. Ecco la lunga enumerazione di ciò che in Belgio si può assicurare:

il corpo e la chiglia del bastimento;
gli attrezzi e gli apparecchi;
gli armamenti e le vettovaglie;
il nolo;
i prezzi di passaggio;
le somme prestate a cambio marittimo ed il pro marittimo;
le merci componenti il carico;
gli utili sperabili sulle merci;
le paghe de' marinaî;
l'utile del noleggio;
la senseria e la commissione d'acquisto;
le somme impiegate per i bisogni del naviglio e per la spedizione delle merci, prima e durante il viaggio.

vennero dimenticate ed i principî in esse contenuti sparirono per far luogo alla teoria generale della libertà assoluta di assicurare.

In forma forse più modesta, ma non meno illuminata, aveva spiegato la sua attività la „Riunione Adriatica di Sicurtà". Fondata col decreto dell'11 agosto 1838, il primo suo bilancio presentava un incasso di *premî* per sicurtà contro il *fuoco e sulle merci viaggianti* di fior. 125.425.06 e registrava un utile considerevole, non tutto dovuto però al ramo trasporti, di fior. 36,923.33, vale dire di fior. 21.15 su ciascuna delle 1735 azioni, dopo aver assegnato al fondo di riserva fior. 11.021.38.

La direzione d'allora era formata da E. Schwachhofer, M. Knechnich, E. Lutteroth, Angelo Giannichesi, V. Salem, M. Delta e G. A. Uhlich. Segretario generale era Alessandro Daninos più volte da noi nominato nel corso di questo studio.

Dopo cinquant'anni di vita quanto mai promettente, alla direzione troviamo ancora E. de Lutteroth, mentre vi erano stati sostituiti Enrico Neumann, fin dal luglio 1884, quale direttore generale, Marco de Morpurgo, Paolo de Ralli, C. de Reinelt ed E. Salem, e da segretario generale fungeva l'attuale direttore, comm. Adolfo de Frigyessy che aveva ereditato il posto dal Neumann.

Non si può dire che il bilancio della „Riunione" nel suo cinquantesimo anno di esercizio rappresentasse ancora un grande sviluppo nel ramo di cui trattiamo, ma la stessa relazione agli azionisti del 6 giugno 1889 si affrettava di promettere che nell'avvenire verrà data una più grande estensione alla sicurtà sui trasporti. E così fu infatti, poichè nel bilancio per l'esercizio del 1909 vediamo la „Riunione" figurare con un incasso di *premî* di ben Cor. 2,576.392·37 sopra una somma assicurata di Cor. 422,735.145.—.

Dal medagliere triestino
del Museo civico di storia ed arte.

I Besso, il Richetti, il Neumann ed il Frigyessy furono le menti che seppero compiere il miracolo della restaurazione, portando i loro istituti, non solo per il ramo marittimo ma anche per quelli vita, incendì, grandine ecc. ad un'altezza e prosperità tali da poterli annoverare fra i principali e i più accreditati d'Europa.

Ma non dobbiamo dimenticare che nel frattempo le vicissitudini avevano pesato su quella simpatica semplicità e su quello spirito di rigorosa lealtà che formavano le caratteristiche di un tempo. Alcuni armatori non pagavano più puntualmente le cambiali de' *premi* stilizzate a 12 mesi e si dovette proporre (1881) che venissero stipulate a 11 mesi. Al cav. Enrico Neumann toccava, il 10 febbraio 1882, commemorare la perdita di un altro assicuratore del vecchio stampo: Davide Gentilli, e nel 1883 non si trovava ancora opportuno di modificare le due polizze di sicurtà, ritenendo che quella ad uso inglese per i corpi de' vapori fosse sufficiente, sicchè ci volle ancora un anno affinchè venisse nuovamente autorizzata la Commissione al Listino di fare degli studî per la compilazione d'una nuova polizza tanto su' corpi, quanto sulle merci.

Tuttavia, nel Congresso degli assicuratori del settembre 1883 il Presidente, ch'era allora Giuseppe Besso, pur rilevando „che gli affari di assicurazioni traversavano momenti difficili causa la decadenza della marina a vela e la concorrenza, le nostre Società, con la proverbiale loro attività, avevano potuto, per la maggior parte di esse, ottenere un incasso di *premi* superiore a quello dell'anno anteriore, di fior. 32.000·—".

Tutto il colossale lavoro della memorabile „Inchiesta per la marina mercantile austriaca" del 1885, si può considerare

quale un'immensa serie di progetti e di studî tendenti a raggiungere la desiata meta di benessere e di sviluppo commerciale e marittimo di Trieste.

In quelle discussioni, alle quali presero parte attivissima le più cospicue e le più autorevoli personalità del nostro mondo marittimo e commerciale, nulla si trascurò per rilevare e mettere in chiara luce i bisogni di Trieste e per suggerire i provvedimenti atti a sollevarla dallo stato miserando in cui, rispetto alla navigazione ed a' traffici, si trascinava. Il questionario all'uopo proposto conteneva ben ventisei quesiti: il ventunesimo mirava a determinare „quale influenza esercita l'assicurazione sopra le condizioni della marina mercantile e quali cangiamenti sarebbero in tale proposito desiderabili e richiesti". (App. 6).

Guglielmo Tarabochia, il gentiluomo altamente stimato, che anche nella pertrattazione di un semplice affare di noleggio sapeva portare la nota di nobiltà, aveva sostenuto, quale relatore del Comitato II, che „visto che le nostre Società a premio fisso, in seguito alla crisi, hanno già abbandonato la marina, in parte sospendendo l'assicurazione dei corpi, in parte riducendo di molto la somma che assumono, sarebbe da influire acchè le grandi Compagnie nazionali riprendano il ramo di assicurazioni sopra corpi da esse escluso o limitato negli ultimi anni".

Il Tarabochia, a nome del Comitato presieduto da S. Clescovich, proponeva poi che „per migliorare le condizioni della marina in materia d'assicurazione" si sarebbe dovuto favorire l'istituzione di una grande Mutua alla quale potessero prender parte tutti i bastimenti verso un modico contributo massimo; ma l'Artelli ribatteva cotesta opinione asserendo che „i maggiori scrittori di economia avevano studiato e fatto il raffronto fra

Comm. EDMONDO de RICHETTI.

Comm. ADOLFO de FRIGYESSY.

sicurtà a premio fisso e Mutua, ma che avevano concluso che non si poteva concludere niente".

Prevalse il voto del Comitato secondo, sostenuto con eloquenza di parola e con copiosa messe di dati e di raffronti da Clodoveo Budinich, ma il senso pratico dell'Artelli trionfò e della grande Mutua di assicurazioni che avrebbe dovuto salvare la marina a vela, non si parlò più.

Nell'anno 1886 venivano decretati nuovi ribassi su' tassi de' *premî* dai porti del Mar Nero, del Danubio e dall'Azoff e nuove riduzioni venivano altresì fissate, perchè così esigeva la concorrenza, su' *premî* per Amburgo, Brema e le coste della Germania del Nord e per il Belgio; finalmente, il 21 aprile 1887 poteva venir adottata la polizza a *tutto rischio* per le merci vigente in Italia fin dall'anno 1883, portandovi, naturalmente, quelle modificazioni ch'erano state suggerite dagli usi e dalle costumanze triestine.[1]

Uno dei più ferventi sostenitori della nuova polizza oltre all'Artelli, fu anche Benedetto Luzzatto,[2] il quale insieme con Carlo Hermet,[3] N. Mühlinghaus,[4] Francesco cav. Musner[5] e

---

[1]) Questa polizza entrò in attività il 1. di gennaio 1888. Prima del 1883, in Italia erano in vigore diverse polizze di sicurtà marittima e cioè una a Genova, un'altra a Livorno, un'altra a Napoli ed altra a Venezia; ma, convinto dell'utilità d'una polizza unica, il Comitato degli assicuratori marittimi di Genova, pubblicò nel 1879 la prima polizza italiana; però nelle altre piazze continuarono a sussistere anche le polizze locali (Commentario della Polizza italiana del cav. Seb. Vallebona — Torino 1888).

[2]) Fino il 1888 resse le sorti dello „Stabilimento Commerciale d'Assicurazioni". Nel 1888 entrò alla „Riunione Adriatica" quale dirigente il ramo trasporti. Morì il 29 novembre 1898.

[3]) Succedette al padre Francesco alla direzione dell'agenzia della „Fenice" di Vienna.

[4]) Dirigeva allora la sezione trasporti delle „Assicurazioni Generali".

[5]) Il Musner, che diresse sapientemente per lunga serie d'anni „L'Amministrazione Generale in Trieste della Prima Società Ungherese d'Assicurazioni" e l'agenzia della „Società Viennese d'Assicurazioni" morì il 6 gennaio 1910 fra il compianto generale.

Daniele Terni [1]) avevano cooperato alla sua redazione, facendo parte della Commissione al Listino presso il Comitato, il quale allora comprendeva diciassette fra Compagnie locali ed agenzie e filiali di Società non triestine.

Quali fossero i pregi di cotesta polizza non c' indugeremo a rilevare. Il compianto cav. Sebastiano Vallebona, già Segretario del Comitato degli assicuratori di Genova, commentatore erudito e pratico di essa polizza, scrisse „che è una delle migliori e che bene risponde alle esigenze del commercio italiano"; noi che, per ragioni di lunga pratica, abbiamo avuto occasione di esperimentarla, possiamo modestamente aggiungere ch' essa ci sembra la più corrispondente e la più chiara formula per la nostra industria, indispensabile al commercio marittimo.

Anche nella polizza di sicurtà per i corpi de' bastimenti venivano nel 1887 introdotte delle modificazioni, fra le quali, più importante quella „che per i navigli oltre le 200 tonnellate gli assicurati sotto qualsiasi titolo non potessero assicurare più di due terzi della valutazione data di comune accordo con gli assicuratori rimanendo così sempre scoperti di sicurtà del $33^1/_3$ per cento della valutazione".

Erano palliativi che non giovavano a frenare la decadenza della marina a vela e poi — dice un protocollo del Congresso generale degli assicuratori del 12 settembre 1887 — „altra causa della grande diminuzione de' *premî*, oltre la concorrenza estera, si è pur troppo che avendo una gran parte de' più importanti stabilimenti cambiato il sistema di riassicurare i loro rischî, una

[1]) Daniele Terni, Registratore della „Società Assicuratrice" morì il 7 novembre 1900 e godette fama di assicuratore provetto.

Cav. FRANCESCO MUSNER.

parte rilevante de' *premî* quì percepiti invece di restare nella piazza, andavano all'estero!"

E così anche la vecchia „Società Assicuratrice" e lo „Stabilimento Commerciale d'Assicurazioni" annunziavano nel 1888 la loro liquidazione.

* * *

Intanto si avverava il compimento del cinquantesimo anno dacchè l'Unione degli assicuratori triestini era stata riformata. Il dì 29 settembre 1888 si teneva, con una certa solennità, il Congresso generale, ed il presidente, Giuseppe Besso, a nome della direzione del Comitato, così rilevava l'importanza e l'utilità della vecchia istituzione: „Il 24 agosto p. p. — diceva — il nostro sodalizio ha compiuto cinquant'anni di vita, la quale lunga epoca dimostra sufficientemente e senza spendere ulteriori parole, l'utilità di questo istituto. Nelle varie piazze marittime si crearono dopo di noi e sul nostro sistema consimili istituzioni, alle quali non fu però dato di conseguire uno sviluppo simile al nostro, ed anzi alcune fra queste per discordie interne cessarono di esistere e poi dopo breve tempo si tornarono a costituire, convinte e persuase che, ove hanno sede diverse Compagnie d'assicurazioni marittime, non si possa fare a meno di consimili istituzioni. Ed in vero oggidì in tutte le più importanti piazze marittime ed anche nell'interno, come p. e. a Parigi, sussistono tali centri di assicuratori marittimi".

E con questa solenne affermazione che riteniamo maggiormente suffragata dopo quanto fin qui abbiamo scritto, noi chiuderemo il nostro studio, facendolo seguire da brevi parole sulla polizza di sicurtà che sostituì, per forza delle circostanze, quella

a *rischio ordinario* sui corpi de' velieri, la quale tanta parte ebbe nella vita commerciale e marittima di Trieste.

* *
*

La polizza di sicurtà sul corpo e sugli attrezzi de' bastimenti a vela, così detta a *rischio ordinario*, la quale era basata sul principio del pagamento della somma coperta d'assicurazione quando i danni materiali all'oggetto assicurato sorpassassero il $75^0/_0$ della sua valutazione, ad onta delle restrizioni che conteneva, fece buona prova non solo a Trieste ed a Fiume, ma anche a Venezia e ne' porti vicini, fino quasi all'anno 1890.

La medesima polizza all'incontro, adattata a' piroscafi mediante alcune disposizioni, tra altre quella invero curiosa che „le macchine, in via d'eccezione, potessero venir assicurate anche separatamente dal bastimento", ebbe vita effimera per le ragioni che ognuno potrà facilmente immaginare.

Intorno il 1888 però, i genovesi, resi attenti dall'ognor crescente sviluppo nelle costruzioni de' piroscafi in ferro ed in acciaio, elaborarono una nuova polizza che appellarono: „polizza di sicurtà marittima sopra piroscafi in ferro." [1]) Cotesta polizza, con lievi aggiunte e modificazioni, che non toccano nè la natura de' rischî assicurati nè le indennità dovute per danni dagli assicuratori, venne poco dopo adottata dagli assicuratori triestini ed è in uso tutt'ora, quantunque gli stessi genovesi, nel 1899, vi avessero portato non lievi e complicate modificazioni. I trentadue articoli della polizza del 1888 si ridussero a trenta in quella di

[1]) Essa venne approvata dall'assemblea del Comitato degli assicuratori di Genova del 29 ottobre 1888 ed un originale stampato fu depositato presso quella Camera di Commercio.

undici anni dopo, e fra altro, le franchigie sull'avaria particolare vennero fissate, con sensibili aumenti sulle somme assunte sul corpo e sulle macchine, a seconda dell'età del piroscafo. Anche ne' percentuali per le riduzioni *dal vecchio al nuovo* sul costo delle riparazioni vennero stabiliti alcuni aumenti e sparì l'integrale risarcimento dell'avaria generale allorchè il piroscafo assicurato raggiungesse l'età di tre anni.

E tanto basti per la polizza italiana del 1888, divenuta ormai anche triestina e quindi da tutti conosciuta ed apprezzata; aggiungeremo soltanto ancora ch'essa fu il risultato di lunghi e pazienti studî di quanti nel Regno vicino s'interessano delle cose di mare e che gli assicuratori di Trieste, tenendola in uso ancor oggi, dimostrano d'esser rimasti fedeli all'antico e sano principio che quanto più semplici e più correnti sono le condizioni su cui è fondato il contratto di sicurtà, di tanto maggior vantaggio godranno la navigazione, il commercio e le industrie che da essi derivano. (App. 7).

* *
*

Questa in abbozzo la storia arida forse, ma interessante per un porto di mare, delle assicurazioni marittime; questa la rievocazione di alcuni uomini — rimasti finora fra la folla degli ignoti o de' dimenticati — che le coltivarono con dignità e con sapienza; questa in fine la cronaca del Centro dove gli assicuratori si riunivano come in patriarcale famiglia per trattare e discutere tutti i più importanti e complessi problemi del nostro commercio e della nostra navigazione marittima.

Dall'attività sulla fine del Settecento quasi inorganica e senza una reale direzione suprema, ma pur con lo spirito rivolta verso

la regina dell'Adriatico, abbiamo veduto l'Unione degli assicuratori crescere vigorosa e dar vita feconda e magnificamente organizzata al Lloyd Austriaco, dal quale poi sorsero la Società di navigazione a vapore (II Sezione) e lo Stabilimento calcografico e tipografico (III Sezione) i quali, l'una nel campo economico-marittimo e l'altro in quello artistico-letterario, seppero tener alto il nome ed il decoro di Trieste.

Dalla modesta „Vecchia Compagnia di Assicurazioni“ de' primi anni della seconda metà del Settecento, abbiamo veduto ingrossare il numero delle Compagnie triestine, fino a raggiungere quello cospicuo di trenta, tutte floride ed operanti come una sola per il bene e lo sviluppo del commercio e della navigazione; ma abbiamo altresì assistito alla cessazione di quasi tutte per ammirare meravigliati la potenza e la operosità delle due sole rimaste: le „Assicurazioni Generali“ e la „Riunione Adriatica“. (App. 8).

Con l'andare degli anni sorgeranno nuove Società, si cangeranno ancora le formule delle polizze; la concorrenza internazionale, sempre viva, le scoperte, la scienza, le nuove vie, i nuovi prodotti, faranno nascere ogni giorno nuovi traffici, nuovi usi e nuove leggi, che porteranno seco nuove condizioni, nuove clausole e nuovi *premî* di sicurtà che nè assicuratori nè assicurati potrebbero oggidì immaginare; ma l'origine italica della nostra industria rimarrà sempre la stessa, e chi s'accingerà a scrivere, meglio di noi, la sua storia, non potrà dimenticare che i triestini, i quali, attraverso infinite vicissitudini, seppero elevarla con sapienza e con amore a quel grado di sviluppo che abbiamo veduto, furono tra i primi che la conobbero e la esercitarono.

APPENDICE E NOTE

(APP. 1.)

„Decreto sopra le assicurazioni delle Mercanzie“ — Maggior Consiglio — Venezia, 2 luglio 1466:

„L'è justa cosa a proveder alla espedition delle controversie, e lite de rason de mercantie, e conciosia, che per le male condition de homini sia sta introdotto una mala, e pessima condition, che quelli li quali assegurano coloro, che hanno mercantie sopra nave e navili, e ogni altro fusto, si per essi fussi intravenuto el naufragio, over captura de li ditti navilii, ardiscono con modi dishonesti, e nove cavillation andar a litigio con longhezze, e nove dilation, che non solum passano, e dilatano el termine statuido per la leze, ma reducono le cose in deffinition perpetua; però essendo omnino necessario a proveder.

L'anderà parte, che caetero, le controversie, e lite da tal segurtade siano remosse da ogni officio del nostro Palazzo, e debbiamo esser commesse, e sia commesso all'officio nostro di Consoli di mercadanti, eccettuando quelle appartenesse all'officio del zudega de Procurator, che per dignità della Procuratia non dieno esser remosse. Et al ditto officio di Consoli di mercadanti tal cosa si debbia osservar a questo modo; che li dannizadi, quali si attroveranno in questa terra, siano tenuti dal zorno della nova a mesi doi, haver fatto citar avanti li Consoli nostri tutti li preditti assecuratori; e avanti essi Consoli haver provato, sì per li libri, come per altro mezzo, il suo danno, e con sagramento; Quelli veramente che non fusseno in questa terra, habbino termine mesi doi doppoi zonti a provar ut supra. Et fatto questo, e passado li doi mesi, li asseguradori siano obbligadi dar, e pagar, le sopraditte segurtà a beneplacido delli dannificadi, e se quelli non voranno pagar, possino li ditti dannificadi levar la subvention de tutta la sorte della segurtà, over di quella parte, che restasseno haver contra ditto assegurador, ovvero asseguradori.

Et li Consoli nostri sono obligati darli la ditta subvention, come delli littere di cambio si osserva: Et habbiano le spese, che fanno per la preditta subvention de cambi: Dichiarando, che se delle preditte robbe naufragade, se ritrovaranno, e si recuperassino robbe de naviglio, se intenda esser a conto e per conto di asseguradori, e delli dannizati per ratta, secondo quello fosse

stato constado per li ditti dannizadi avanti li preditti Consoli; Et di tal cosa, come è preditto, li detti Consoli debbiano far summaria rason, senza libelli, come al ditto officio si osserva: postponendo ogni cavillation, e dilation di tempo, perchè così ricerca ogni giustitia e honestà."

(APP. 2.)

Il Rapporto del Capitano del Porto enumera le seguenti persone „impiegate nel 1760 alla costruzione ed al riparamento dei bastimenti":

Protti:

Gerolamo d'Avanzo d'anni 64
Odonio Panfido da Rovigno, d'anni 26
Giuseppe Rossi da Trieste, d'anni 60
Pietro d'Avanzo da Trieste, d'anni 40
Bortolo Bonavita dal Carso, d'anni 50
Carlo Giusti da Trieste, d'anni 50.

Giovàni:

Francesco d'Avanzo da Pirano, d'anni 24
Francesco Giusti da Trieste, d'anni 20.

Garzoni:

Giuseppe Cartiza da Buccari, d'anni 19
Battista Panfido da Rovigno, d'anni 16.

Porestieri:

Giuseppe Panfido da Rovigno, d'anni 64
Bortolo Panfido da Rovigno, d'anni 20
Giovanni Novello da Rovigno, d'anni 30
Antonio Nordio da Chioggia, d'anni 60
Antonio Minio da Venezia, d'anni 28.

(APP. 3.)

All'istituto del *Mezzano* — sensale, mediatore — veniva data a Venezia una grande importanza, e severe disposizioni lo disciplinavano. Il *Mezzano* era incaricato di compilare e firmare le *estese*, con severa ammonizione di non poter „in verun tempo aggiungere o levare a suo talento cosa alcuna dalle medesime" (art. VII); egli doveva „presentare in fine d'ogni anno al Deputato alla Ragionataria del Magistrato de' Cinque Savi alla Mercanzia, senza alcun privato aggravio, esatta nota giuratamente firmata di propria mano, qual contenga le somme tutte di sicurtà fatte toccare da cadaun assicuratore entro l'anno stesso"

(art. XIII); essi *Mezzani* „tener dovevano cancello aperto in Rialto“ ed „al caso di ricerche di aprimento di nuovo cancello, o di sostituzione di nuova ditta in cancello vecchio in luogo del defonto, o del rinunciante, doverà sempre presentarsi l'aspirante al Magistrato de' Consoli, e far constare per via delle fede rilasciategli dalli Magistrati de' Sopra Consoli, Bestemmia, Avvogaria, e Signori di Notte al Criminal, e Civil, di non essere stato giammai il suo nome descritto per convinto di falso, o mancato di credito“.

La „Terminazione“ esigeva altresì che „li Mezzani da sicurtà siano sudditi Veneti di origine, oppure con l'incolato permanente di anni quindici almeno; e doveranno pur anche far constare di essere di Religione cattolica Romana, non escludendosi perciò il Rito greco in Venezia permesso“.

Il sensale o mediatore di sicurtà è quasi sparito in Trieste, ma la legge ed il diritto italiano li conservano tuttora ed anzi danno loro un ufficio ed un carattere del tutto distinti dal commissionario, il quale, allorchè fa un'assicurazione per conto di terze persone è responsabile del pagamento del *premio* ed ha il diritto d'incassare le indennità dagli assicuratori per conto del suo mandatario.

(APP. 4.)

Ecco come il Rodrigues, ancora nel 1814, sosteneva la necessità della libera assicurazione:

„Quale danno risente l'assicuratore sopra una merce apprezzata modicamente, se un altro dopo di lui ne assicura gli utili immaginari? Come si può mai attibuire mancanza al proprietario della merce nell'occultarle una circostanza che fors'egli non pensava al momento che l'assicurò? Diffatti quello che garantire si voglia l'utile sperabile o positivo sulla merce diggià assicurata per il valore reale, non pregiudica minimamente al primo suo assicuratore; mentre quello gode in caso di sinistro, il totale ricupero, soggiace pure in confronto alle spese ed avarie, quando che l'assicuratore sugli utili è esente da questo, ma non partecipa nel ricupero. Ma vano sarebbe il dire che il primo assicuratore non avrebbe assunto il rischio sulla merce se gli fosse stato noto, che si volevano dopo assicurarne separatamente gli utili. La circostanza del primo assicuratore migliora sempre a misura che aumenta il valore della merce, mentre in caso di arresto o grosso danno gli allontana il caso di abbandono; quindi é che la seconda sicurtà eseguita sugli utili non aggrava per niun titolo l'assicuratore; in effetto é evidente la ragione che non possa domandare la nullità del contratto, mentre il proprietario della merce non era in obbligo di prevenirlo della nuova sicurtà sugli utili che si propone di eseguire“.

Il principio della possibilità d'assicurare gli utili od i profitti sperabili fu oggetto di lunghe discussioni da parte de' trattatisti e de' legislatori.

L'assicurazione, in qualsiasi forma, dell'utile su una mercanzia era, in antico, severamente proibita e veniva talvolta punita con gravi pene. La stessa Ordinanza francese del 1681 decretava la invalidità della polizza e persino la confisca delle merci qualora il valore assicurato delle stesse eccedesse quello sul porto della caricazione. Anche il nolo non poteva essere assicurato poichè lo si riguardava come una specie di profitto.

(APP. 5.)

Anche l'istituzione della Società anonima denominata „Tergesteo" si può considerare quale un indizio dello sviluppo e dell'incremento della città.

„Nel più bel punto della prosperosa, ognor più fiorente città di Trieste" — dice il Programma pubblicato il 10 luglio 1838 dalla casa bancaria Arnstein & Eskeles, da Giuseppe Brambilla, Carlo Lodovico de Bruck, Carlo Antonio Fontana, Pompeo cav. de Panzera, Marco Pigazzi e Pasquale Revoltella — „giace lo stabile **Dogana vecchia**, così denominato dalla sua primitiva destinazione. Fabbricato in situazione centrale, sopra una superficie pressochè quadrata di Klafter quadrati 863 $^2/_3$, isolato da tutte le parti e circondato da spaziose contrade, ha il prospetto da un lato sul Corso, dall'altro sul gran Teatro, dal terzo sulla Borsa de' Negozianti, e dal quarto sulla strada che conduce al Molo principale del Porto, lunghesso la quale trovansi l'antica Chiesa di s. Pietro, il Casino tedesco, ed il Palazzo del Governo.

La riunione di tanti topografici vantaggi risvegliò in alcuni Negozianti di Trieste l'idea, che la ricostruzione e trasformazione di quel fabbricato in un grandioso edifizio, riuscirebbe di sommo ornamento e lustro alla Città, offrirebbe al Ceto Mercantile molte comodità da lungo tempo desiderate, non senza presentare un sicuro e vantaggioso impiego del danaro occorrente per portare ad effetto siffatta intrapresa.

La quale idea, siccome bella ed utile in sè medesima, venne assecondata eziandio dalla casa bancaria di Vienna Arnstein & Eskeles, che di buon grado vi concorse, prendendo parte nella esecuzione.

Dietro a ciò fu dai Sottoscritti concertato e stabilito di erigere una Società anonima per azioni, mediante il conferimento di un Capitale di f. 750,000 di Convenzione, diviso in azioni 1500 — ognuna di f. 500; capitale riconosciutosi indispensabile per fare l'acquisto dello Stabile, e per la sua ricostruzione in uno stile grandioso e magnifico dietro le norme dei piani, che verranno raccolti dai più accreditati architetti italiani e tedeschi sulle basi seguenti.

La parte esteriore del pianterreno verrà impiegata nella costruzione di un gran numero di eleganti botteghe e di una grandiosa caffetteria, al dissopra delle quali verrà eretto un piano di così detti mezzanini, inservienti ad uso di

scrittorio e di deposito per trafficanti, sensali, ed altri individui addetti al commercio ed all'industria.

La parte interiore del pianterreno fino al primo piano presenterà un vasto spazio composto di porticali e gallerie. Potrà questa ampia sala essere destinata dalla Società a luogo di riunione dei Negozianti ed altri, li quali verso un conveniente annuo contributo potranno trattarvi i loro affari durante le ore di Borsa, e nelle altre ore del giorno offrire alle loro famiglie nel centro della Città un luogo di trattenimento, chiuso, bellamente decorato, illuminato, ed atto anche ad essere riscaldato.

Al dissopra del pian terreno verranno innalzati tre piani, ognuno dei quali conterrà parecchie, ma spaziose e belle abitazioni da pigionarsi a distinte famiglie, e Casini di società.

Con queste preliminari intelligenze assunsero li Sottoscritti, in proporzioni fra loro convenute, le fissate 1500 azioni verso l'esborso del corrispondente capitale, da versarsi nella Cassa sociale il dì 24 Agosto 1838; e fatto acquisto dello Stabile, con contratto 11 Maggio 1838 per la somma di f. 404397 „ 58 moneta di convenzione, a nome e per conto dell'anonima Società, a di cui favore verrà anche registrato nei pubblici libri". . . . .

(APP. 6.)

Il „Questionario" proposto all'Inchiesta del 1885 era il seguente:

A. Questioni generali.

1. Di che natura sono le cause che, in generale, hanno provocata la presente situazione della marina mercantile?
2. Dove ebbe la marina mercantile a trovare, in tempi anteriori, le principali sue sorgenti di lucro?
3. Quale è la posizione ch'essa prende attualmente nella navigazione internazionale?
4. Su quali vie principali del commercio trovano specialmente occupazione:
   a) i bastimenti a lungo corso;
   b) i bastimenti a grande cabotaggio; ed in quali generi di trasporto trovano i medesimi il loro precipuo impiego?
5. Di quanto e fino a qual punto la concorrenza dei piroscafi danneggia la navigazione a vela?
6. Come si presentano le condizioni di attività del piccolo cabotaggio?
7. A quanto ascende il capitale investito nelle singole categorie di navigazione?
8. Quale influenza spiegò la legge 7 maggio 1879, concernente la registrazione dei bastimenti, sulla partecipazione di capitale estero nella proprietà di bastimenti nazionali?

9. La legge del 29 maggio 1883 (B. L. I. Nro. 99) concernente la temporaria esenzione dal pagamento della imposta sull'industria e sulla rendita per l'esercizio della navigazione marittima con piroscafi costruiti nell'interno, ebbe essa ad influire sullo sviluppo della navigazione a vapore, e se ciò non fu il caso, per quale motivo?
10. Se alla navigazione a vela in grande sia ancora assicurato un avvenire e per quali ragioni, ed in conseguenza, se siano ancora consigliabili nuove costruzioni di bastimenti a vela?

B. Questioni speciali.

Noli e spese di armamento.

11. A quali spese è congiunto il servizio dei bastimenti a vela secondo le diverse categorie di navigazione?
12. Quali furono i noli ricavati in media negli ultimi anni sulle principali vie marittime?
13. In quale rapporto stanno i noli dei piroscafi con quelli dei bastimenti a vela?
14. Quali spese nei porti esteri sono specialmente gravose per la nostra navigazione?

Imposte.

15. Quanta e quale influenza esercitano le imposte sull'andamento dell'industria della navigazione, ed in quale rapporto stanno le medesime colle spese generali d'armamento e d'esercizio?

Costruzione navale.

16. Che cosa danneggia l'attività dei cantieri?
17. A quanto ascendono le mercedi degli operai che lavorano sui cantieri?
18. Che cosa influisce sul ritiro dei materiali da costruzione e specialmente sul loro ritiro dall'interno?
19. Quali ragioni militano a favore della costruzione di velieri in ferro di grande portata?
20. Quale portata riesce la più conveniente per bastimenti a vela dediti alla grande navigazione e quale è la più adatta per piroscafi mercantili?

Assicurazioni.

21. Quale influenza esercita l'assicurazione sopra le condizioni della marina mercantile e quali cangiamenti sarebbero, in tale proposito, desiderabili e richiesti?

Diverse.

22. In quali direzioni del commercio marittimo esistono prospettive di un maggiore sviluppo per la marina mercantile austriaca?
23. Quali ostacoli vi si oppongono e come potrebbero togliersi?

24. È raccomandabile di promuovere la navigazione a vapore, in qual modo ed in quale estensione?
25. Se occorra di prendere in ispeciale riflesso le condizioni di credito degli armatori marittimi? Se sì, in che guisa? Se mediante disposizioni legislative, oppure mediante altre misure?
26. In quale modo potrebbesi offrire un sufficiente provvedimento ai naviganti della marina mercantile, resisi inabili al lavoro o privi di mezzi?

Una specie d'inchiesta sulle condizioni del commercio e della marina venne tenuta anche nell'anno 1864. Ne diede origine un opuscolo del Barone Pasquale Revoltella, intitolato „La compartecipazione dell'Austria al commercio mondiale", il quale opuscolo produsse, al suo apparire, una sensazione non indifferente. Anche allora venne istituito un comitato, „il cui compito doveva esser di esaminare la posizione sfavorevole dell'Austria nel commercio mondiale transoceanico ed i mezzi che fossero idonei a porvi rimedio". Fu raccolto un copioso materiale che venne stampato nel 1865 sotto la forma di „Rapporto", in lingua tedesca, ma sembra che il risultato pratico delle investigazioni, de' suggerimenti, e de' pareri emessi dalle „Camere di commercio della monarchia", dalle altre corporazioni e da buon numero di distinti ingegni commerciali ed industriali dell'Impero, come li chiama il Rapporto, sia stato nullo.

Per ciò che riguarda le assicurazioni, si ebbe il grave torto di copiare semplicemente ciò che aveva stampato in un opuscolo tal Edmondo Bauer, membro della Camera di Commercio ed industria e possessore di fabbriche in Ungheria!

(APP. 7.)

Il 1.° di gennaio del 1888 anche in Francia entrò in attività una nuova polizza sopra i corpi de' navigli, compilata dal Comitato degli assicuratori marittimi di Parigi. L'illustre Alfred de Courcy dettò un erudito commentario di tale polizza, commentario che fu l'ultimo de' suoi preziosi studî (oltre 60), stampati sulle assicurazioni, sul diritto marittimo ecc.

(APP. 8.)

Oggi quasi tutto il lavoro triestino delle assicurazioni, sia sui corpi de' piroscafi che sulle merci, viene ripartito fra le „Assicurazioni Generali", la „Riunione Adriatica" e le seguenti Agenzie di Compagnie dell'interno e dell'estero: della „Badese" di Mannheim, della „Bâloise" di Basilea, della „Danubio" di Vienna, della „Fenice Austriaca" di Vienna, della „Foncière" di Budapest, della

„Federale“ di Zurigo, della „Fortuna“ di Berlino, della „Frankfurter“ di Francoforte, della „Helvetia“ di San Gallo, della „Prima Società Ungherese“ di Budapest, della „Norddeutsche“ di Amburgo, della „Mannheim“ di Mannheim, della „Providentia“ di Vienna, della „Rhenania“ di Colonia, della „Schweiz“ di Zurigo, della „Viennese“ di Vienna e della „Virtemberghese“ di Heilbronn.

Primeggiano fra queste per l' assunzione di somme più rilevanti la „Prima Società Ungherese“ e la „Providentia“, e tutte, essendo rette da persone esperte nel ramo, fanno onore alle loro case madri.

CONTENUTO